

2024

استعراض النقل البحري

الإبحار عبر نقاط
الاختناك البحرية

لمحة عامة

2024

استعراض النقل البحري

الإبحار عبر نقاط
الاختناق البحرية

لمحة عامة

© 2024، الأمم المتحدة

هذا العمل متاح للجميع من خلال النفاذ المفتوح، بالامثال لرخصة المشاع الإبداعي التي أنشئت للمنظمات الحكومية الدولية، في الرابط: <http://creativecommons.org/licenses/by/3.0/igo/>.

ليس في التسميات المستخدمة في هذا العمل ولا في عرض المواد على أي خريطة فيه ما ينطوي على التعبير عن أي رأي كان للأمم المتحدة بشأن المركز القانوني لأي بلد أو إقليم أو مدينة أو منطقة أو سلطات أي منها أو بشأن تعيين حدودها أو تخومها.

ولا يعني ذكر أي شركة أو عملية ترخيص أن الأمم المتحدة تقرها.

يُسمح بتصوير مقتطفات واستنساخها مع الإشارة إلى المصدر على النحو الواجب.

حُرر هذا المنشور خارج الأونكتاد.

منشور للأمم المتحدة صادر عن مؤتمر الأمم المتحدة
للتجارة والتنمية

UNCTAD/RMT/2024 (Overview)

تصدير



يشكل النقل البحري الشريان الرئيسي للتجارة العالمية. فإذا بشبكات معقدة من طرق الشحن والموانئ ونقاط الاختناق البحرية تمكّن من تحقيق العولمة وتعزيز ترابط الاقتصاد العالمي. بيد أن القطاع يواجه العديد من التحديات التي تهدد كفاءة النقل البحري وموثوقيته ومرونته واستدامته.

ومن السمات الرئيسية للنقل البحري اعتماده على نقاط الاختناق: أي الممرات البحرية الاستراتيجية الضيقة مثل قناة السويس وقناة بنما. فهذه المجاري المائية المهمة توفر طرقاً مختصرة للرحلات البحرية الطويلة العابرة للقارات وتخفف الوقت والتكاليف. ومع ذلك، فإن الدور الأساسي لنقاط الاختناق هذه يجعلها معرضة على نحو خاص لاضطرابات - منها المناخي أو الاقتصادي أو الجغرافي السياسي أو التشغيلي - تتسبب في وقوع عواقب وخيمة على الشحن العالمي.

وكمثال على ذلك، أكد إغلاق قناة السويس في عام 2021 بسبب ناقلة الحاويات الكبيرة "إيفر جيفن" ما يترتب على هذه الاضطرابات من آثار خطيرة في التجارة العالمية والاقتصاد العالمي. فعادةً ما تكون حالات التأخير والعقبات اللوجستية والتكاليف والخسائر المالية الناجمة عن الاضطرابات البحرية كبيرة. ومع ذلك، فبعد أن تعافت سلاسل الإمداد والتجارة العالمية من الاضطرابات التي أحدثتها جائحة كوفيد-19، وبعد أن بدأت تتكيف مع التحولات الجديدة في أنماط التجارة الناجمة عن الحرب في أوكرانيا، أصبحت تواجه الآن موجة إضافية من الاضطرابات.

وأضافت التحديات المواجهة في الآونة الأخيرة في البحر الأحمر وقناة السويس منذ أواخر عام 2023 نتيجة لهجمات الحوثيين على السفن التي تعبر المجاري المائية مزيداً من التعقيد إلى مشهد العمليات البحرية. فهذه الهجمات تتسبب في تجنب السفن عبر أغلبية قطاعات الأسطول للبحر الأحمر وقناة السويس وإبحارها حول رأس الرجاء الصالح. وأدى ذلك إلى إطالة المسافات ومهل النقل وارتفاع التكاليف التشغيلية التي تتكبدها شركات الشحن والموانئ والتجارة. وضاعفت هذه الهجمات التحديات البيئية التي يواجهها القطاع بسبب انبعاثات الكربون الإضافية الناتجة عن ارتفاع استهلاك الوقود وزيادة سرعات الإبحار اللازمة للحفاظ على جداول الخدمات. وفي أماكن أخرى، تسبب انخفاض منسوب المياه في قناة بنما - وهي حلقة وصل حيوية بين المحيطين الأطلسي والهادئ - في خفض عدد حالات عبور السفن اليومية وتحويل مسار التجارة البحرية نحو طرق أطول.

وتُترجم التكاليف المتصاعدة الناجمة عن اضطراب نقاط الاختناق البحرية إلى أسعار شحن مرتفعة يتحملها حتماً المستهلكون. وبالإضافة إلى انعدام اليقين والتقلب، يؤدي هذا الوضع إلى تفاقم التضخم وتقويض النمو الاقتصادي، حيث تكون الدول الجزرية الصغيرة النامية وأقل البلدان نمواً هي الأكثر تضرراً.

ويواجه النقل البحري أيضاً التحدي المزدوج المتمثل في خفض انبعاثات الكربون والحاجة إلى الانتقال إلى أنواع أنظف من مصادر الطاقة. ولم يسبق أن كانت الحاجة الملحة إلى الحد من انبعاثات غازات الدفيئة وتجديد اعتماد الصناعة على الوقود الأحفوري التقليدي أكثر أهمية مما هي عليه الآن. وثمة حاجة إلى اتخاذ إجراءات سريعة، وسيطلب ذلك تحولات تشغيلية كبيرة وابتكارات واستثمارات ضخمة في أسطول جديد أكثر حداثة، والأهم من ذلك أنه سيتطلب الانتقال إلى تكنولوجيات أنظف وسفن مجهزة للعمل بالوقود البديل. وعلى الرغم من أن فاتورة هذا التحول ستكون ضخمة، فإن الحياد عن أهداف القطاع في خفض انبعاثات الكربون والاستدامة لا يعد خياراً سانحاً. وفي عدم اتخاذ إجراءات في هذا الشأن ما قد يعرّض تحقيق أهداف التنمية المستدامة العالمية للخطر ويهدد غاياتنا الجماعية المتعلقة بالمناخ.

إن بناء نقل بحري مستدام ومرن ليس مجرد خيار - وإنما هو ضرورة استراتيجية. ويتوقف تحوّل سلاسل الإمداد العالمية للمستقبل على تعزيز نقاط الاختناق البحرية الحيوية لتحقيق المرونة في التجارة البحرية. وتحقيق نقاط اختناق بحرية أكثر قوة وموثوقية ومرونة يقتضي من النقل البحري والخدمات اللوجستية اعتماد التكنولوجيا الخضراء والرقمنة وزيادة التعاون الدولي. كما يقتضي استثماراً كبيراً، والاستفادة من البيانات والمعلومات، وضمان أن يعمل معاً جميع أصحاب المصلحة - الشحن والموانئ ومقررو السياسات والحكومات والكيانات التجارية ومديرو سلاسل الإمداد.

وبينما يبحر القطاع عبر هذه التعقيدات، وفي عالم أصبح فيه الاضطراب جزءاً من "الوضع الطبيعي الجديد"، فإن إيلاء الأولوية للانتقال الطاقوي وتعزيز النقل والخدمات اللوجستية المرنة والسهلة التكيف شوطاً طويلاً لمساعدة التجارة العالمية والاقتصاد العالمي على الازدهار، مع الصمود أمام الصدمات والاضطرابات والتكيف معها.

ويناقش *استعراض النقل البحري 2024* التحديات المتعددة الأوجه التي يواجهها النقل البحري اليوم. وي طرح أفكاراً متعمقة عن الاتجاهات الحالية والتوقعات المرتبطة للنقل البحري والتجارة. ويناقش كيف تتقلب التجارة البحرية رأساً على عقب بسبب الاضطرابات التي تحدث في نقاط الاختناق البحرية. ويبحث الآثار الواقعة على أسطول النقل البحري الذي يسيّر التجارة الدولية ويقع على الخط الأمامي لتغيير مسار السفن. ويحلل التقرير ما يترتب على ارتفاع أسعار الشحن من آثار في أسعار الاستهلاك، وكيف يؤثر ذلك تأثيراً بالغاً على الناتج المحلي الإجمالي للدول الجزرية الصغيرة النامية وأقل البلدان نمواً. وبالإضافة إلى ذلك، يوضح التقرير كيف يمكن لرصد أداء الموانئ وقياسه والإبلاغ عنه قياس نبض القطاع البحري ودعم أهداف التنمية المستدامة، بما في ذلك تلك المتعلقة بالمساواة بين الجنسين وتمكين المرأة. ويجري التشديد على أهمية تيسير النقل والتجارة عبر الموانئ والروابط بين المناطق الداخلية لتحقيق الاستدامة والكفاءة والمرونة.

وإني لمقتنعة بأن هذا الإصدار من *استعراض النقل البحري* سيساعد على تعزيز فهم أعمق للتطورات الرئيسية، وإثراء المناقشات وتسريع التقدم نحو تحقيق الاستدامة والمرونة في النقل البحري، مع التركيز الشديد على الدور المحوري الذي تؤديه نقاط الاختناق البحرية.

Rebecca Giuspan

ريبيكا غرينسبان
الأمينة العامة للأونكتاد

المحتويات



iii	تصدير
1	انتعشت تدفقات التجارة البحرية في عام 2023 مع نمو عدد الأطنان لكل ميل بوتيرة أسرع.....
2	من المتوقع حدوث نمو مطرد للتجارة البحرية في عام 2024، ولكن لا تزال هناك عوامل معاكسة.....
4	الشحن البحري هو العمود الفقري للتجارة المُعوّمة، وتكتسي الملاحة السلسلة عبر نقاط الاختناق البحرية أهمية بالغة.....
5	الاضطرابات في البحر الأحمر وقناة السويس وقناة بنما تؤدي إلى انقلاب شبكات الشحن والتجارة العالمية رأساً على عقب.....
7	أسعار الشحن بالحاويات بلغت ذروات جديدة في عام 2024
9	أسعار شحن البضائع السائبة الجافة تواصل تذبذبها.....
11	أسعار الشحن بالناقلات الصهرجية أقوى ولكنها كانت متذبذبة للغاية في عام 2024.....
12	إذا استمرت هذه الارتفاعات في أسعار الشحن، فقد تؤدي إلى تفاقم التضخم في الدول الجزرية الصغيرة النامية وأقل البلدان نمواً، وتحد من النمو الاقتصادي.....
14	فهم محددات تكاليف النقل البحري مهم للتخفيف من ارتفاع التكاليف.....
15	اتسع نطاق سعة أسطول الشحن بوتيرة أسرع من اتساع نطاق التجارة البحرية في عام 2023
16	سعة الأسطول العالمي مملوكة في معظمها للاقتصادات المتقدمة ولكنها ترفع أعلام البلدان النامية بشكل رئيسي.....
17	يتقدم الأسطول العالمي في العمر؛ وتشدد الأهداف البيئية صرامةً، ولكن التقدم نحو تجديد الأسطول لا يزال بطيئاً.....
18	رسو الحاويات والناقلات في الموانئ العالمية بلغ مستويات قياسية في عام 2023
19	البلدان الآسيوية هي الأفضل ارتباطاً بخطوط الملاحة؛ وفيت نام هي صاحبة أكبر زيادة طويلة الأجل في الارتباط بخطوط الملاحة على المدى البعيد.....
21	المؤشرات الرئيسية ضرورية لرصد أداء الموانئ وقياسه والإبلاغ عنه.....
23	ثمة حاجة إلى بذل المزيد من الجهود لتحقيق المساواة بين الجنسين في قطاع الموانئ.....
24	يمكن أن يؤدي تيسير التجارة إلى تحسين الارتباط بخطوط الملاحة بين الموانئ الداخلية.....
24	يجب الاستفادة من حلول النقل المختلط الوسائط لتحقيق كفاءة الموانئ الداخلية.....
26	يتعين النظر في آثار المخاطر المتعلقة بالمناخ والطقس على القانون البحري التجاري.....
27	يجب مكافحة التسجيل الاحتيالي والسجلات الاحتيالية للسفن.....
28	توصيات تتعلق بالسياسة العامة.....



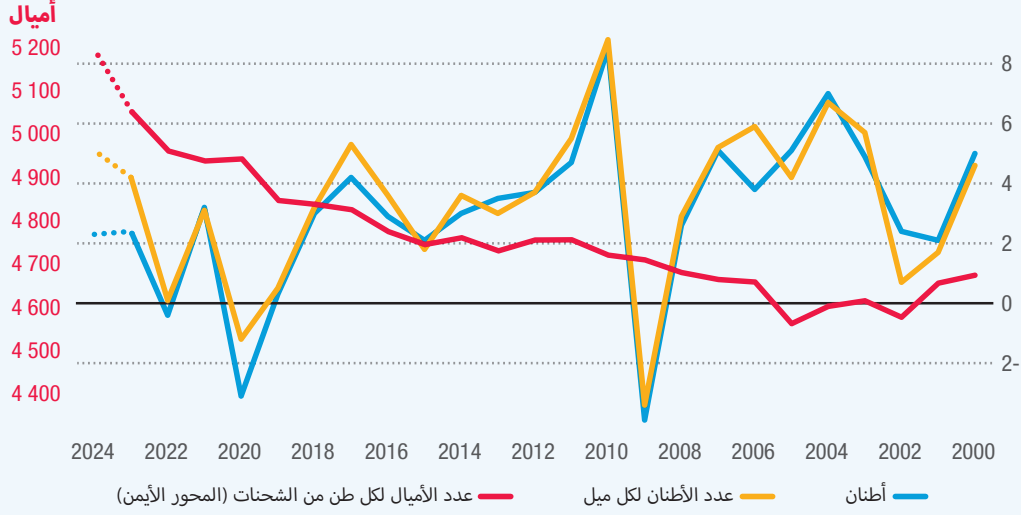


انتعشت تدفقات التجارة البحرية في عام 2023 مع نمو عدد الأطنان لكل ميل بوتيرة أسرع

لقد انتعشت التجارة البحرية العالمية في عام 2023، بعد التقلص الهامشي الذي ساد في العام السابق. فبلغ حجم التجارة البحرية 12 292 مليون طن في عام 2023، بعد زيادة سنوية بنسبة 2,4 في المائة. واتسع نطاق التجارة من حيث عدد الأطنان لكل ميل (مقياس للشحنات البحرية المعدلة حسب المسافة) بمعدل أسرع من اتساع التجارة بالأطنان. وبلغ العدد الإجمالي المقدر من الأطنان لكل ميل 62 037 مليار طن في عام 2023، بزيادة نسبتها 4,2 في المائة عما كان عليه في عام 2000 (الشكل 1). وكان النمو مدفوعاً بانتعاش الاقتصاد العالمي، فضلاً عن ارتفاع الطلب الناجم عن تغيير مسار السفن. وأدت الحرب في أوكرانيا والاضطراب في البحر الأحمر وانخفاض منسوب المياه في قناة بنما إلى تحويل اتجاه الشحن البحري والتجارة البحرية نحو طرق أطول. وأخذ متوسط المسافات المقطوعة لكل طن من الشحنات يتسع في عام 2023، في إطار اتجاه بدأ قبل نحو عقدين من الزمن، حيث زادت المسافات من متوسط قدره 4 675 ميل في عام 2000 إلى متوسط قدره 5 186 ميل في عام 2024.

الشكل 1

نمو التجارة المنقولة بحراً، بالأطنان وعدد الأطنان لكل ميل، ومتوسط المسافة المقطوعة لكل طن من الشحنات: تحظى التجارة بدفعة قوية في عامي 2023 و 2024 من خلال تحويل الاتجاه نحو طرق شحن أطول (التغير السنوي بالنسبة المئوية)



المصدر: حسابات الأونكتاد، استناداً إلى (Clarksons Research, Shipping Intelligence Network (time series)، تموز/يوليه 2024).
ملاحظة: أرقام عام 2024 عبارة عن توقعات.

من المتوقع حدوث نمو مطرد للتجارة البحرية في عام 2024، ولكن لا تزال هناك عوامل معاكسة

يتوقع الأونكتاد أن يتسع نطاق التجارة البحرية الإجمالية بنسبة 2 في المائة في عام 2024، بالاستناد إلى الطلب القوي على البضائع السائبة الرئيسية مثل ركاز الحديد والفحم والحبوب والنفط والبضائع المعبأة في حاويات. ويتوقع الأونكتاد أيضاً أن تنتعش تجارة الحاويات بنسبة 3,5 في المائة، بعد أن كانت تبلغ 0,3 في المائة في عام 2023. ويحظى النمو المتوقع بدعم من اتجاهات الاقتصاد العالمي، وبعض التخفيف من حدة العوامل المعاكسة للاقتصاد مثل التضخم والزيادة المعتدلة في الصادرات الواردة من مجموعة من موردي الغاز الطبيعي المسال، بما في ذلك الاتحاد الروسي والولايات المتحدة الأمريكية.

وبالتطلع إلى ما بعد عام 2024، يتوقع الأونكتاد حدوث زيادة في التجارة البحرية بمعدل سنوي متوسط قدره 2,4 في المائة بين عامي 2025 و2029، بينما يتوقع حدوث زيادة في تجارة الحاويات بنسبة 2,7 في المائة. وسيحظى هذا النمو بمزيد من الدعم من خلال التقدم التكنولوجي والتحول إلى الطاقة الأنظف وتطوير البنية التحتية. وسيستوقف النمو المتوقع على المدى المتوسط على كيفية إسهام مخاطر الانخفاض في ذلك. وتشمل هذه المخاطر الحرب في أوكرانيا، وتزايد التوترات الجغرافية السياسية، واستمرار الشكوك الاقتصادية.

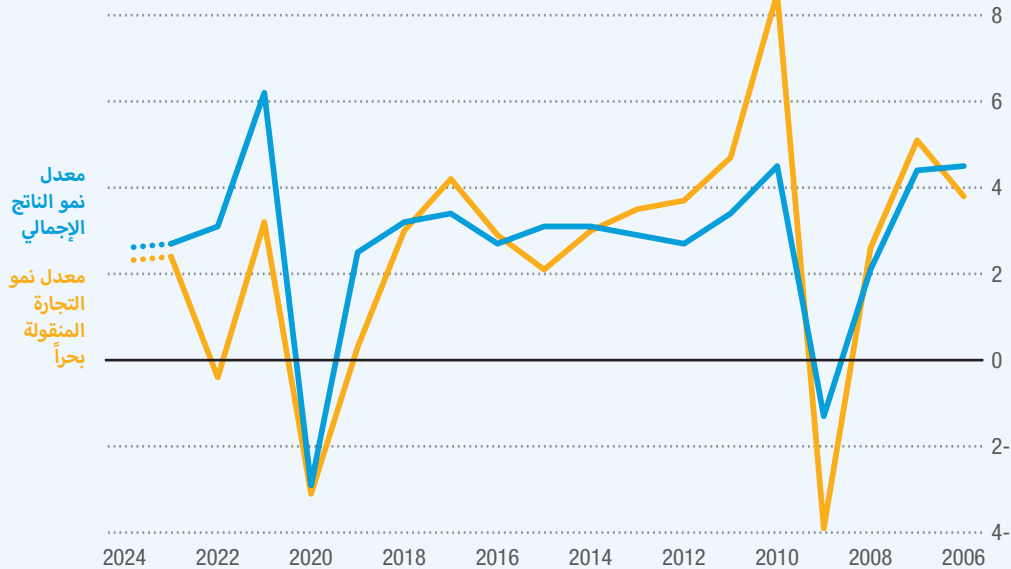
ومن المتوقع، على الجانب الإيجابي، أن يستمر الانتعاش في التجارة في البضائع العالمية، مدفوعاً بأداء صادرات الاقتصادات الآسيوية الرئيسية، لا سيما في قطاع التكنولوجيا. إذ يتسع نطاق قطاعات مثل الطاقة الخضراء والمنتجات المتعلقة بالذكاء الاصطناعي مع دعم نمو التجارة. وقد يؤدي التخفيض المحتمل لأسعار الفائدة في الولايات المتحدة وخفض قيمة الدولار إلى تعزيز القدرة التنافسية لصادرات الولايات المتحدة، في حين أن الاعتدال التدريجي للتضخم العالمي وتحسن التنبؤات الاقتصادية قد يساهمان في تهيئة بيئة أكثر استقراراً.

وثمة حاجة إلى رصد العلاقة المتطورة بين الناتج الاقتصادي العالمي والتجارة البحرية. فقد نما حجم التجارة البحرية في عام 2023 بوتيرة أبطأ من وتيرة نمو الناتج المحلي الإجمالي، وهو نمط مختلف عما كان ملاحظاً منذ عام 2006 (الشكل 2). ويؤثر كل من العوامل الهيكلية والدورية على هذه العلاقة، مما يثير التساؤل عن إمكانية وجود فصل بين التجارة البحرية والناتج المحلي الإجمالي.

ولوحظ حدوث تغير في نسبة التجارة في البضائع إلى الناتج المحلي الإجمالي، مع نمو التجارة بمعدل أبطأ نسبياً من معدل نمو الناتج المحلي الإجمالي، للمرة الأولى في عام 2010. واعتباراً من عام 2018، أصبح الضعف في نسبة التجارة البحرية إلى الناتج المحلي الإجمالي أكثر وضوحاً. وما يؤدي دوراً في ذلك أيضاً هو الضغوط التضخمية التي أثرت تأثيراً سلبياً على استهلاك السلع الموجودة بكثافة في التجارة الدولية (السلع الكثيفة التجارة)، وجائحة فيروس كورونا (كوفيد-19)، والاضطرابات الأخيرة في سلاسل الإمداد العالمية، وتباطؤ وتيرة العولمة في التجارة السلعية بعكس ما يحدث في تجارة الخدمات. كما أن جدول أعمال المناخ يدفع إلى إجراء خفض في الصناعات الكثيفة النقل البحري مثل الوقود الأحفوري. وقد تؤدي زيادة الحماية التجارية وزيادة توطين سلاسل الإمداد إلى تقييد نمو التجارة البحرية. بيد أن بعض استراتيجيات الحد من المخاطر في سلسلة الإمداد قد ينطوي على مسافات أطول، في حين أن زيادة التجارة في السلع - المرتبطة بالتحول إلى الطاقة الأنظف - يمكن أن تكون عاملاً معادلاً.

الشكل 2

التجارة البحرية الدولية والناتج المحلي الإجمالي العالمي يتطوران بالتزامن ولكن بوتيرة متفاوتة (التغير السنوي بالنسبة المئوية)



المصدر: حسابات الأونكتاد. أرقام التجارة المنقولة بحراً، بالاستناد إلى بيانات مقدمة من Clarksons Research, Shipping Intelligence Network (time series، تموز/يوليه 2024). إسقاطات أرقام الناتج المحلي الإجمالي استناداً إلى بيانات إحصاءات الأونكتاد، وبالنسبة لعامي 2023 و2024، استناداً إلى الجدول الأول (نمو الناتج العالمي، 1991-2024) من تحديث تقرير الأونكتاد عن التجارة والتنمية، نيسان/أبريل 2024.



الشحن البحري هو العمود الفقري للتجارة المُعولمة، وتكتسي الملاحة السلسلة عبر نقاط الاختناق البحرية أهمية بالغة

لقد تأثرت التجارة البحرية تأثراً كبيراً بموجة التعطيلات الجديدة في البحر الأحمر وقناة السويس وقناة بنما. فأثرت هذه الاضطرابات على عدد عمليات عبور السفن اليومية وطرق الشحن والمسافات التي تقطعها السفن والشحنات. وتطرح عوامل تغير المناخ والنزاعات والتوترات الجغرافية السياسية بعضاً من أهم المخاطر التي تواجه التجارة البحرية العالمية حالياً. وقد كشفت هذه العوامل عن هشاشة نقاط الاختناق البحرية الدولية ولا تزال تهدد موثوقية هذه الطرق البالغة الأهمية، في الوقت الذي تمارس فيه ضغوطاً على سلاسل الإمداد العالمية.

ونقاط الاختناق البحرية هي نقاط بالغة الأهمية على طول طرق النقل. فهي تسهل مرور أحجام تجارية ضخمة وترتبط بين أنحاء العالم. ونظراً لوجود عدد محدود من الطرق البديلة، تترتب على الاضطرابات في نقاط الاختناق آثار سلبية في سلاسل الإمداد وتؤدي هذه الاضطرابات إلى عواقب نظمية تضر بالأمن الغذائي والإمداد بالطاقة والاقتصاد العالمي.

وتؤدي أيضاً الاضطرابات في طرق الشحن ونقاط الاختناق إلى تحولات في أشكال الشبكات وأنماط التجارة. فعلى سبيل المثال، أدت الحرب في أوكرانيا وتقييد الشحن في البحر الأسود إلى توجه مصر إلى الحصول على الحبوب من البرازيل أو الولايات المتحدة بدلاً من أوكرانيا، كما أن شحنات النفط باتت توجه من الاتحاد الروسي إلى الصين والهند بدلاً من أوروبا.

وتشهد المضائق التركية منذ عام 2023 اضطرابات بسبب التوترات الجغرافية السياسية وزيادة حركة المرور البحري والقلق البيئي وتحديات البنية التحتية. ونفذت تركيا لوائح تنظيمية في أيلول/سبتمبر 2023 تشمل على معايير بيئية وبيروتوكولات سلامة معززة، وشهدت فترة التكيف مع هذه اللوائح تأخيرات وازدحاماً.

وشهدت قناة السويس وقناة بنما اضطرابات جديدة في عامي 2023 و2024 بسبب التوترات الجغرافية السياسية وانخفاض مناسب المياه على التوالي. وفي الوقت نفسه، أدى الصراع الدائر في الشرق الأوسط إلى زيادة خطر حدوث الاضطرابات في مضيق هرمز، بينما لا تزال القرصنة تؤثر على مضيق ملقا.

الاضطرابات في البحر الأحمر وقناة السويس وقناة بنما تؤدي إلى انقلاب شبكات الشحن والتجارة العالمية رأساً على عقب

اعتباراً من أواخر تشرين الثاني/نوفمبر 2023، أدت الهجمات على السفن في البحر الأحمر إلى تقويض حركة النقل البحري في مضيق باب المندب وقناة السويس، مما دفع شركات الملاحة إلى تغيير مسارها بالدوران حول رأس الرجاء الصالح. وفي الوقت نفسه، قلصت قناة بنما عبور السفن اليومي بسبب الجفاف الناجم عن تغير المناخ. ويعبر قناة السويس نحو 10 في المائة من التجارة البحرية العالمية من حيث الحجم و22 في المائة من تجارة الحاويات سنوياً. وتسهل قناة بنما ما يقرب من 3 في المائة من حجم التجارة البحرية العالمية.

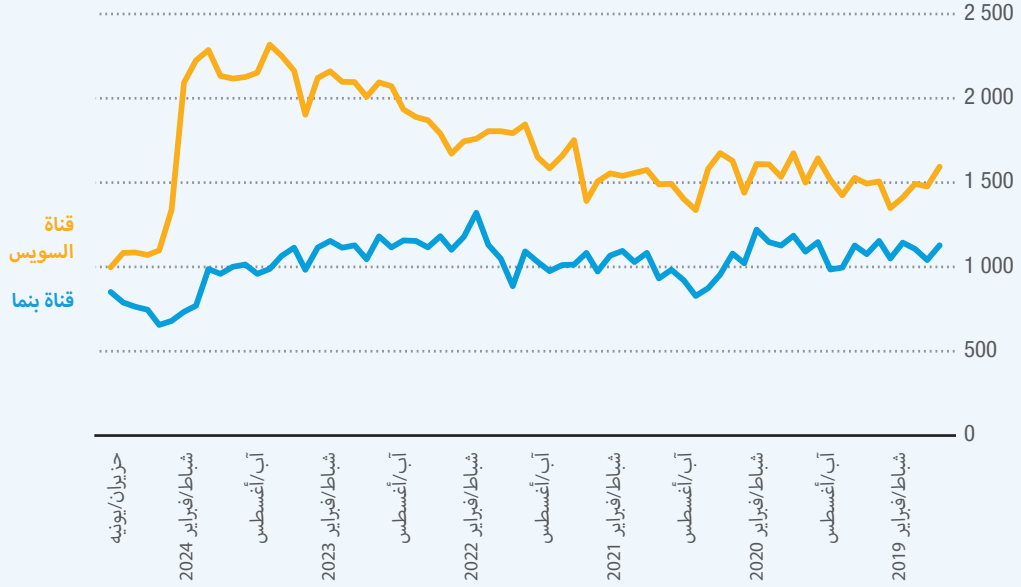
وبحلول حزيران/يونيه 2024، كان عدد عمليات عبور السفن من قناة بنما وقناة السويس قد انخفض إلى أكثر من النصف مقارنةً بأقصى عدد بلغته في كانون الأول/ديسمبر 2021 وأيار/مايو 2023 (الشكل 3). وقد حدث معظم الانخفاض في قناة السويس اعتباراً من كانون الأول/ديسمبر 2023، مع بداية الاضطرابات في البحر الأحمر؛ وما فتئ عدد عمليات العبور من قناة بنما ينخفض خلال العامين الماضيين.

ويؤدي تغيير مسار السفن حول أفريقيا إلى زيادة المسافة وإطالة مهل النقل، مع زيادة الطلب العالمي على السفن بنسبة 3 في المائة والطلب على ناقلات الحاويات بنسبة 12 في المائة. وهذا يعكس الارتفاع في الطلب على السفن العالمية وناقلات الحاويات بعدد الأطنان لكل ميل في حزيران/يونيه 2024 مقارنة بالطلب في حالة عدم وجود تغيير في مسارها بعيداً عن البحر الأحمر وقناة السويس. ويتسبب أيضاً تغيير مسار السفن في حدوث تحولات تشغيلية وأوجه عدم كفاءة في السوق مثل ازدحام الموانئ وارتفاع التكاليف. وترفع المسارات الأطول تكاليف أجور الطواقم، والتأجير، والتأمين، والوقود. كما أن تغيير مسار السفن يهدد سلامة الملاحين، ويزيد من التعرض لحوادث القرصنة، ويولد المزيد من انبعاثات غازات الدفيئة، ويزيد من صعوبة الامتثال للقواعد البيئية، ويسبب تحديات في مجال إدارة القدرات.

تحسن حالة قناة
بنما منذ كانون
الثاني/يناير 2024
بفضل بداية موسم
الأمطار، بالإضافة
إلى تدابير توفير
المياه التي تنفذها
هيئة قناة بنما

الشكل 3

قناة بنما وقناة السويس: عدد حالات عبور السفن الشهرية



المصدر: حسابات الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مستمدة من Clarkson Research Shipping Intelligence Network.

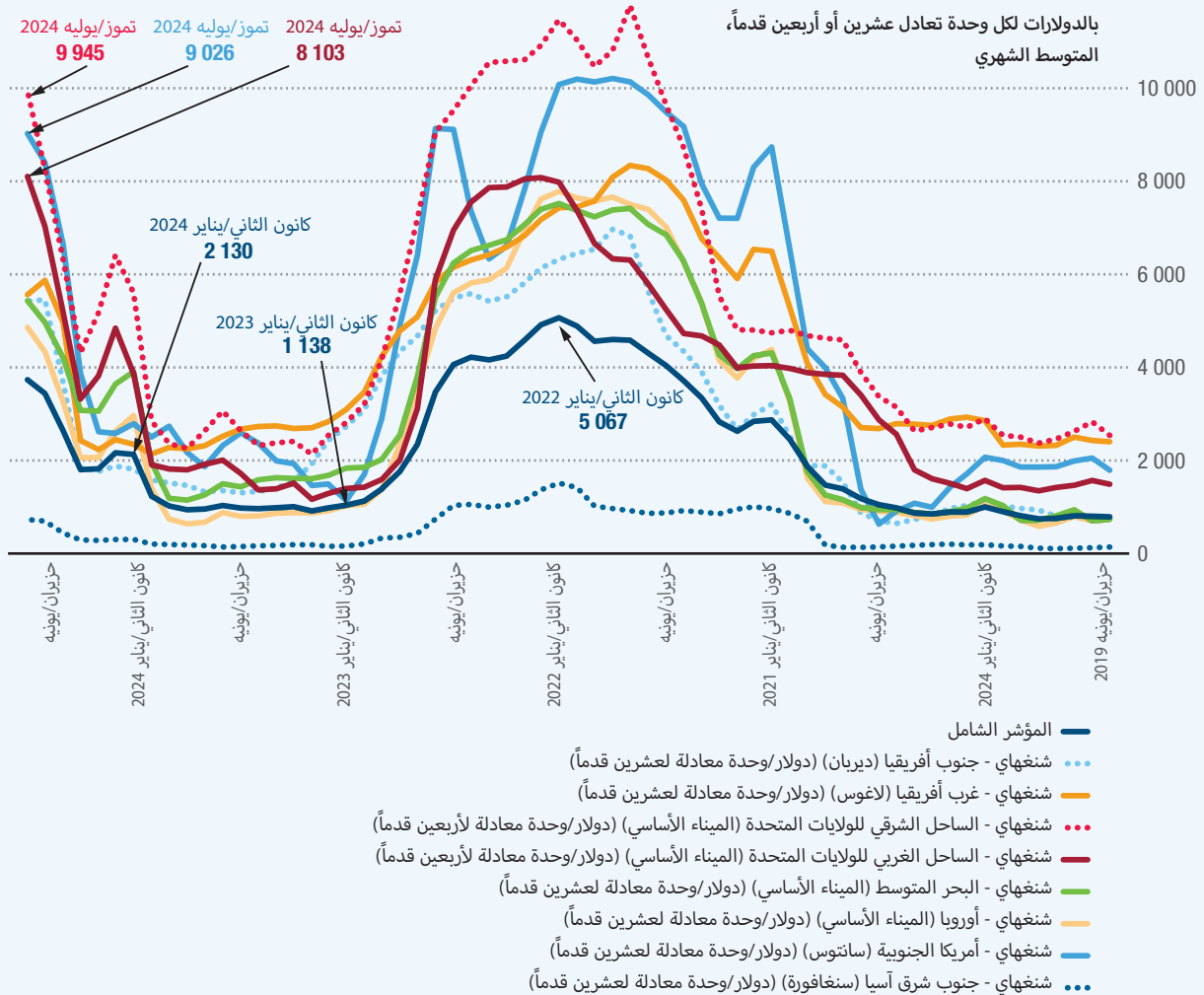
- وفي بيئة تشغيلية شديدة الاضطراب، ينبغي توجيه الجهود نحو بناء نقاط اختناق بحرية وسلاسل إمداد بحرية مرنة وجديرة بالثقة. وينطوي ذلك على تدخل جميع أصحاب المصلحة المعنيين بما في ذلك الحكومات وصناعة النقل البحري ومديرو البنية التحتية والسلطات التي تدير الممرات البحرية. وتشمل الإجراءات الرئيسية في هذا الشأن ما يلي:
- استخدام التكنولوجيا والبيانات والتنبؤ بالطلب ونظم الإنذار المبكر لتعزيز التأهب وتحسين القدرة الاستيعابية في نقاط الاختناق.
- المشاركة في جهود تعاونية بين مديري نقاط الاختناق البحرية والمشغلين والمستخدمين من أجل إدارة المخاطر والاستجابة للاضطرابات.
- توسيع نطاق وسائل النقل والجمع بينها للحد من الاعتماد على نقاط الاختناق وتجاوز الاضطرابات.
- تحسين مرافق البنية التحتية، بما في ذلك سعة الموانئ ومرافق التخزين وخطوط الأنابيب ومرافق تزويد السفن بالوقود، للحد من الازدحام وبناء مخازن مؤقتة تحد من نقص الوقود أو التأخير الناجم عن الاضطرابات.
- ضمان الاعتراف بدور عمال سلاسل الإمداد، وتقديم التعويض المناسب للعمال؛ ويمكن أن يساعد ذلك على تجنب نقص القوى العاملة خلال الأوقات الحرجة الذي قد يؤدي إلى تفاقم اضطرابات سلسلة الإمداد.
- تجنب الاعتماد على مصدر واحد للمدخلات عن طريق تنويع المصادر ومواقع التصنيع أو تنويع مصادر الوقود وأنواعه.
- زيادة مستويات المخزونات لتعزيز القدرة على استيعاب صدمات سلاسل الإمداد.
- تنويع طرق الشحن لتجنب الاعتماد المفرط على عدد محدود من الموانئ المحورية الرئيسية؛ وإعداد خطط طوارئ تتوخى استخدام الطرق والموانئ البديلة.
- تعزيز التعاون بين الجهات الفاعلة في سلاسل الإمداد البحرية لتحسين كفاءة سلاسل الإمداد، وخفض مهل النقل والحد من تكاليف النقل.
- تعزيز التعاون الدولي.

أسعار الشحن بالحاويات بلغت ذروات جديدة في عام 2024

في عام 2023، استقرت أسعار شحن الحاويات بعد الارتفاعات الاستثنائية التي حدثت في عامي 2021 و2022. وظل مؤشر شنغهاي للشحن بالحاويات، وهو مقياس رئيسي يُستخدم لتتبع أسعار الرحلة الواحدة لشحن الحاويات من شنغهاي بالصين إلى مختلف الموانئ الرئيسية حول العالم، مستقرًا نسبيًا في عام 2023، وبلغ نحو 1 000 نقطة في المتوسط (الشكل 4). وفي هذا تراجع عن الذروة التي بلغت نحو 5 067 نقطة في كانون الثاني/يناير 2022، وإن كان المؤشر قد ارتفع مرة أخرى في أواخر عام 2023 بسبب الاضطرابات في البحر الأحمر وقناة السويس التي أدت إلى إطالة متوسط المسافات التي تقطعها السفن.

الشكل 4

أسعار الرحلة الواحدة لمؤشر شنغهاي للشحن بالحاويات



المصدر: حسابات الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مستمدة من Clarksons Research Shipping Intelligence Network.



وفي كانون الثاني/يناير 2024، بلغ متوسط المؤشر 130 نقطة، أي أكثر من ضعف مستواه في كانون الأول/ديسمبر 2023، بيد أنه انخفض بأكثر من 50 في المائة عن أعلى مستوى له خلال جائحة كوفيد-19. وارتفعت الأسعار مرة أخرى في أيار/مايو 2024، بمتوسط يقارب 2 644 نقطة بسبب الزيادات العامة في الأسعار وتزامنها مع موسم الذروة لتجارة الحاويات، إلى جانب تكاليف إضافية متنوعة تشمل تلك المتعلقة بنظام الاتحاد الأوروبي للتجارة بالانبعاثات ورسوم قناة بنما وزيادة أقساط التأمين ضد مخاطر الحرب. وتأثرت أسعار شحن الرحلة الواحدة على معظم الطرق. واستجابت أسعار التأجير ببطء في البداية للاضطراب في البحر الأحمر ولكنها بدأت في الارتفاع اعتباراً من كانون الثاني/يناير 2024 وما بعده.

ومن منتصف كانون الأول/ديسمبر 2023 إلى حزيران/يونيه 2024، زاد الطلب على سعة ناقلات الحاويات الإضافية بنحو 12 في المائة لاستيعاب المسافات المتزايدة بسبب الاضطرابات. وبالإضافة إلى استيعاب السعة الفائضة، أدت عمليات التحويل هذه إلى زيادة سرعة السفن للوفاء بجدول التسليم (زادت سرعات الإبحار بنسبة تقارب 25 في المائة، من 16 إلى 20 عقدة) وزيادة استهلاك وقود السفن بمقدار ثلاثة أضعاف، مما أدى بدوره إلى زيادة أسعار الشحن وتكاليف الشحن.

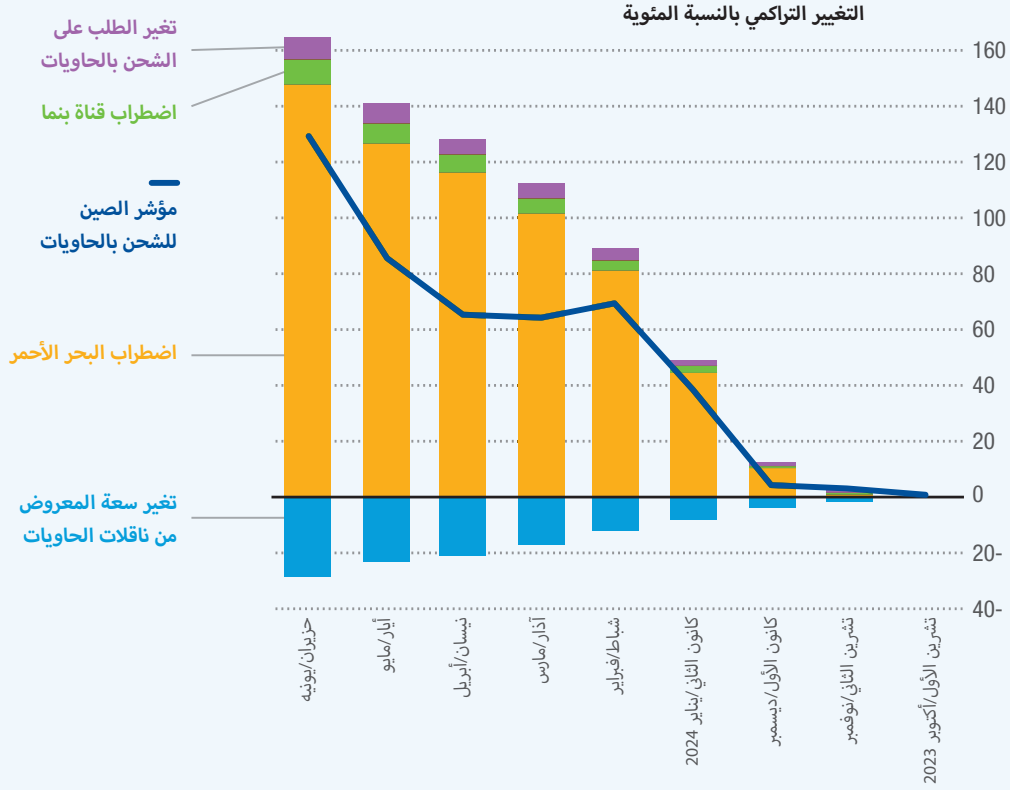
وبحلول منتصف حزيران/يونيه 2024، كان الازدحام في الموانئ يعني أن سعة السفن التي تبلغ 2,5 مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً كانت تنتظر في المراسي (مناطق المياه العميقة، عادةً قبالة السواحل). وشكل هذا 8,4 في المائة من السعة العالمية، وأسهم أيضاً في زيادة أسعار الشحن.

وعند بداية الاضطراب الذي حدث في البحر الأحمر، كانت سعة الحاويات كافية في السوق لمعالجة الحمولة الإضافية المطلوبة لتغيير المسار نحو الدوران حول رأس الرجاء الصالح. بيد أن أي اضطرابات أخرى قد تؤدي إلى إجهاد سلاسل الإمداد بشدة، مما قد يؤدي إلى زيادات إضافية في أسعار الشحن.

ويُظهر تحليل الأونكتاد أنه في الفترة ما بين تشرين الأول/أكتوبر 2023 وحزيران/يونيه 2024، كان للاضطرابات في البحر الأحمر وقناة السويس تأثير أكبر على مؤشر الصين للشحن بالحاويات، وهو مؤشر رئيسي لأسعار النقل بالحاويات. وأسهم هذا الاضطراب بـ 148 نقطة مئوية في الزيادة التراكمية البالغة 120 في المائة في المؤشر (الشكل 5). كما أسهم الاضطراب الجاري في قناة بنما في حدوث زيادة في المؤشر، ولكن بدرجة أدنى بلغت 9 نقاط مئوية. وما عوض التأثير الواقع على أسعار الشحن بالحاويات بسبب هذه الاضطرابات تعويضاً جزئياً هو النمو في سعة المعروض من ناقلات الحاويات؛ وعندما أدى تغيير مسار السفن بعيداً عن نقاط الاختناق البحرية إلى زيادة المسافات المقطوعة وزيادة الطلب على سعة السفن، استوعبت السوق ذلك باستخدام سعة السفن الإضافية المتاحة. وخففت السعة الإضافية من ارتفاع المؤشر بنحو 30 في المائة.

الشكل 5

مؤشر الصين للشحن بالحاويات وتفصيله

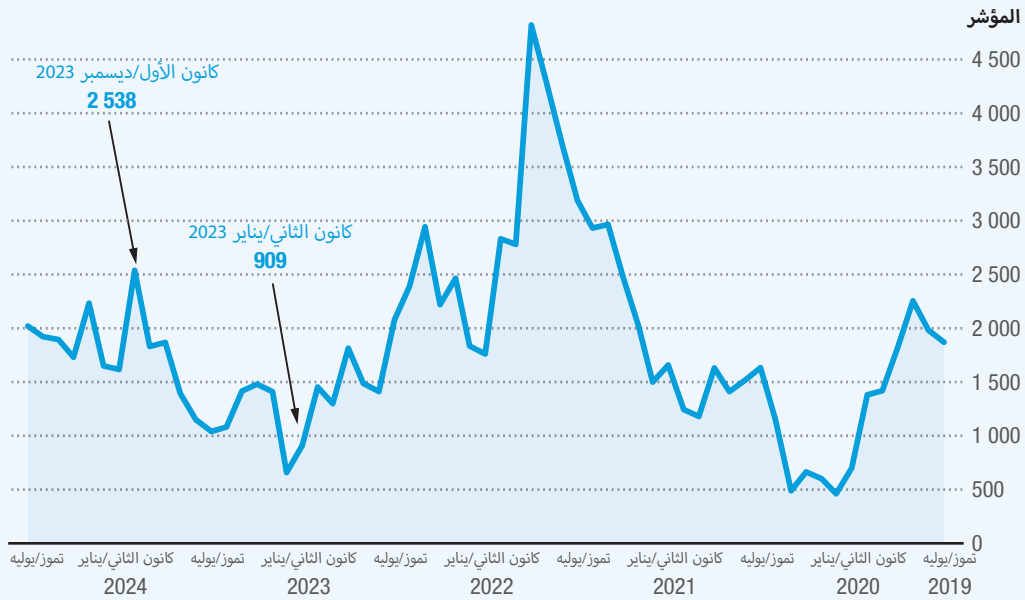


المصدر: حسابات الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مستمدة من Clarkson's Research Shipping Intelligence Network, Sea. ملاحظات: التغييرات التراكمية اعتباراً من تشرين الأول/أكتوبر 2023. تُعدل موسمياً. ولا يساوي مجموع المكونات الأربعة المعروضة الأثر المجمع بالكامل لأن الصدمات اللوجستية "الأخرى" غير مدرجة في الشكل.

أسعار شحن البضائع السائبة الجافة تواصل تذبذبها

شهدت سوق شحن البضائع السائبة الجافة تقلباً كبيراً في عام 2023، حيث كانت الأسعار عموماً أقل مما كانت عليه في السنوات السابقة، وبلغ متوسط مؤشر بورصة البلطيق للبضائع الجافة، الذي يقيس تكاليف الشحن لسلع مثل الفحم وركاز الحديد والحبوب، 1 398 في عام 2023. وهذا أقل من متوسط عام 2022 البالغ 1 930، ويقترب من متوسط السنوات العشر البالغ 1 318 (الشكل 6). وفي النصف الأول من عام 2024، بلغ متوسط المؤشر 1 867، مقارنةً بـ 1 142 في الفترة نفسها من عام 2023. ومن المتوقع أن يرتفع المؤشر بنسبة تزيد على 34,5 في المائة للعام الكامل، مقارنةً بالمتوسط المسجل في عام 2023. وتعكس هذه الاتجاهات الاضطرابات المستمرة في نقطتي الاختناق البحري في البحر الأحمر وقناة بنما، فضلاً عن عوامل العرض والطلب مثل الطلب على البضائع السائبة الجافة من الصين والاضطرابات المحتملة المرتبطة بالطقس التي تؤثر على مصدرين رئيسيين مثل أستراليا والبرازيل وإندونيسيا.

الارتفاعات والانخفاضات في مؤشر بورصة البلطيق للبضائع الجافة

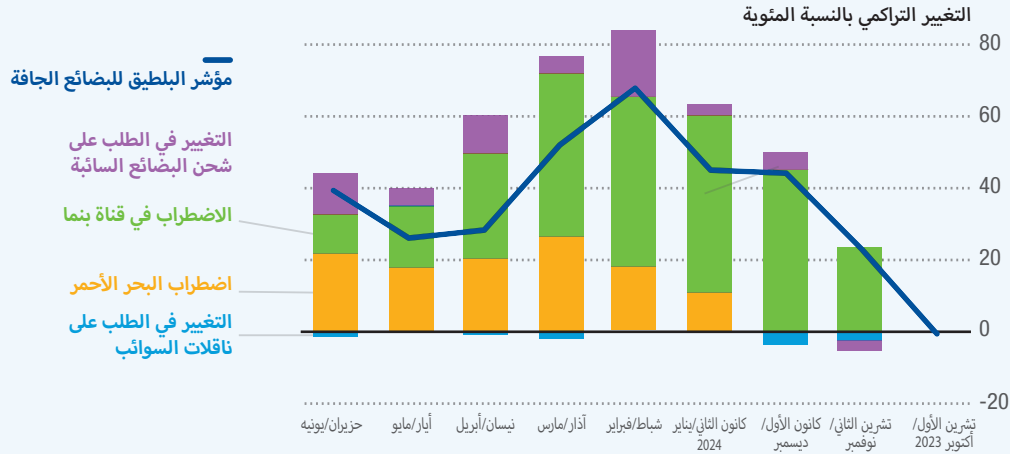


المصدر: حسابات الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مستمدة من Clarkson Research Shipping Intelligence Network.

ووفقاً لتحليل الأونكتاد، بلغ تأثير اضطراب قناة بنما على أسعار شحن البضائع الجافة السائبة ذروته في كانون الثاني/يناير 2024، حيث أسهم بنسبة 49 نقطة مئوية في الزيادة التراكمية البالغة 45 في المائة في مؤشر بورصة البلبطيق للبضائع الجافة بين تشرين الثاني/نوفمبر 2023 وكانون الثاني/يناير 2024 (الشكل 7). وتباطأ ارتفاع الأسعار بشكل ملحوظ من نيسان/أبريل 2024 إلى حزيران/يونيه 2024، مع التخفيف من حدة القيود في القناة. وكان لاضطراب البحر الأحمر تأثير أدنى على أسعار البضائع السائبة الجافة، حيث أسهم في زيادة المؤشر بمقدار 26 نقطة مئوية بحلول آذار/مارس 2024. وكان تأثير اضطراب قناة بنما على أسعار شحن السوائب الجافة أكثر وضوحاً، ويرجع ذلك جزئياً إلى قدرة تجارة الحاويات على استخدام الجسر البري لأمريكا الشمالية، بينما لا يمكن نقل تجارة السوائب الجافة بسهولة على مسار هذا الطريق البديل.

الشكل 7

مؤشر البلطيق للبضائع الجافة وتفصيله



المصدر: حسابات الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مستمدة من Clarksons Research Shipping Intelligence. ملاحظات: التغييرات التراكمية اعتباراً من تشرين الأول/أكتوبر 2023. تُعدّل موسميّاً. ولا يساوي مجموع المكونات الأربعة المعروضة الأثر المجمع بالكامل لأن الصدمات اللوجستية "الأخرى" غير مدرجة في الشكل.

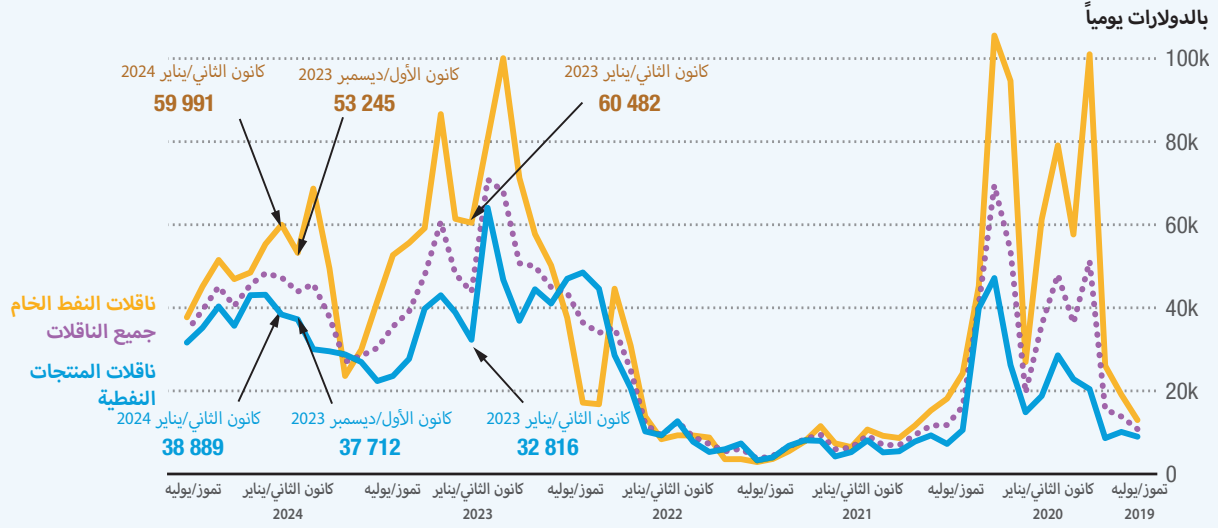
أسعار الشحن بالناقلات الصهرجية أقوى ولكنها كانت متذبذبة للغاية في عام 2024

وفي عام 2023، انخفضت أسعار الشحن بالناقلات الصهرجية لكنها لا تزال مرتفعة ومتذبذبة. ويمثل كل من تأثيرات العوامل الجغرافية السياسية، وإعادة توجيه الشحنات من الاتحاد الروسي، وزيادة المسافات، وتخفيض الإمدادات من قبل منظمة البلدان المصدرة للنفط +، ونمو المعروض من نفط المحيط الأطلسي، واللوائح التنظيمية البيئية، وانعدام اليقين الاقتصادي، وتواضع النمو في أسطول الناقلات الصهرجية عوامل شكلت هذا الاتجاه.

وتفوّقت عائدات الرحلة الواحدة لناقلات الزيت الخام الصهرجية (المدفوعات التي تجنيها ناقلات النفط الخام الصهرجية في كل رحلة) على أرباح ناقلات المنتجات النفطية (السفن التي تنقل المنتجات النفطية المكررة مثل وقود الديزل). فقد ارتفع متوسط عائدات الرحلة الواحدة لناقلات النفط الخام بنسبة 21 في المائة إلى 53 541 دولار في اليوم في عام 2023 مقارنة بعام 2022، بينما انخفضت أرباح ناقلات المنتجات النفطية بنسبة 14 في المائة إلى 32 181 دولار في اليوم، وهو ما يظل أعلى من المتوسط في السنوات العشر بسبب طول مسافات السفر والنمو المحدود للأسطول (الشكل 8). ويعكس تراجع عائدات الرحلة الواحدة في الفترة من حزيران/يونيه إلى آب/أغسطس 2024 عوامل موسمية وضعف الطلب على واردات النفط الخام في الصين وانخفاض صادرات المنتجات النفطية من الاتحاد الروسي. ولا تزال أسواق الناقلات النفطية قوية وتحقق أرباحاً تفوق المتوسطات الطويلة الأجل.

الشكل 8

متوسط العائدات، ناقلات النفط الخام والمنتجات، شديد التذبذب في عامي 2023 و2024



المصدر: الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مستمدة من Clarkson's Research Shipping Intelligence Network.
ملاحظة: متوسط العائدات عبر مجموعة من أحجام الناقلات، مرجحاً بعدد السفن في كل قطاع.

إذا استمرت هذه الارتفاعات في أسعار الشحن، فقد تؤدي إلى تفاقم التضخم في الدول الجزرية الصغيرة النامية وأقل البلدان نمواً، وتحد من النمو الاقتصادي

من المتوقع أن ترتفع مستويات أسعار الاستهلاك العالمية بحلول نهاية عام 2025 بنسبة 0,6 في المائة بسبب الاضطرابات في البحر الأحمر وقناة بنما (الشكل 9). ويفترض الأونكتاد أن التأثير المجمع على أسعار الشحن الناجم عن الاضطرابين، أي المساهمة بنسبة 157 نقطة مئوية في ارتفاع مؤشر الصين للشحن بالحاويات و33 نقطة مئوية في ارتفاع مؤشر بورصة البلطيق للبضائع الجافة بين تشرين الأول/أكتوبر 2023 وحزيران/يونيه 2024، سيستمر على مدار الفترة. وهذا الافتراض متحفّظ، حيث إن أسعار الشحن ظلت ترتفع بالفعل في حزيران/يونيه 2024. وإذا ارتفعت أسعار الشحن بما يتجاوز الفرضية الحالية، سيكون التأثير على أسعار الاستهلاك العالمية أكبر مما هو متوقع في التحليل الحالي.

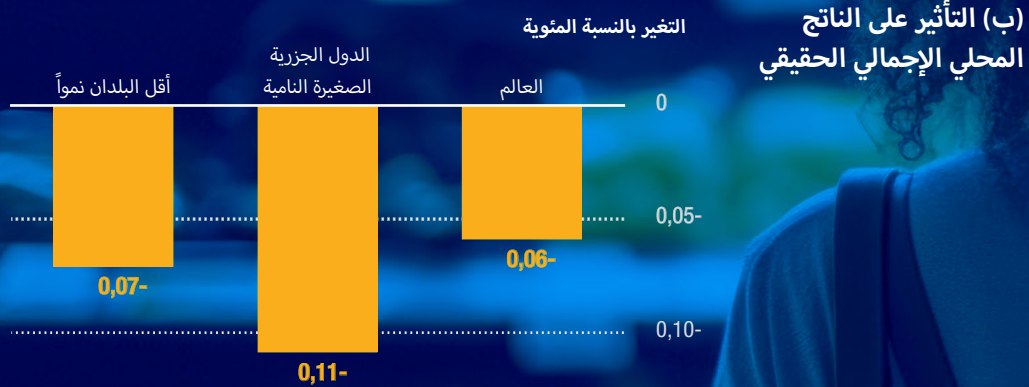
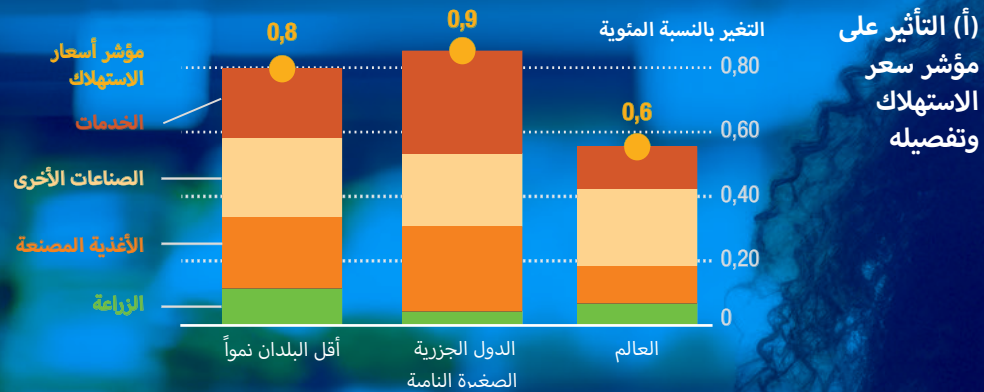
وستكون اقتصادات الدول الجزرية الصغيرة النامية هي الأكثر تأثراً، حيث ستبلغ نسبة التأثير على أسعار الاستهلاك المقدرة بالمحاكاة 0,9 في المائة، لأنها تعتمد على الشحن البحري. ومن المتوقع أن ترتفع أسعار الأغذية المصنعة بنسبة 1,3 في المائة في الدول الجزرية الصغيرة النامية، مما يسهم بزيادة إجمالية قدرها 0,26 نقطة مئوية في أسعار الاستهلاك، حيث تعتمد هذه الدول اعتماداً كبيراً على استيراد الأغذية المصنعة عن طريق البحر. ومن المتوقع أن تواجه أقل البلدان نمواً ارتفاعاً في أسعار الاستهلاك بنسبة 0,8 في المائة، وهي نسبة أعلى من المتوسط

العالمي. ومن هذه الزيادة، ستضيف أسعار الأغذية وحدها 0,34 نقطة مئوية. وهذا يبرز المخاطر الجمة التي تهدد الأمن الغذائي في الدول الجزرية الصغيرة النامية وأقل البلدان نمواً والمربطة باضطرابات نقاط الاختناق العالمية. ومن المتوقع أن ينخفض الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي بنسبة 0,06 في المائة على مستوى العالم، وسيبلغ التأثير السلبي على الدول الجزرية الصغيرة النامية ضعف المتوسط العالمي.

وتعتمد الدول الجزرية الصغيرة النامية على التجارة المنقولة بحراً ولديها قدرة محدودة على الاستعاضة عن السلع المستوردة بالإنتاج المحلي.

الشكل 9

تأثير ارتفاع أسعار الشحن الناجم عن الاضطرابات في البحر الأحمر وقناة بنما على مستويات أسعار الاستهلاك والناتج المحلي الإجمالي الحقيقي



المصدر: حسابات الأونكتاد، استناداً إلى الإصدار 11 من قاعدة بيانات مشروع تحليل التجارة العالمية وإلى بيانات أخرى مقدمة من Clarksons Research Shipping Intelligence Network, Sea.

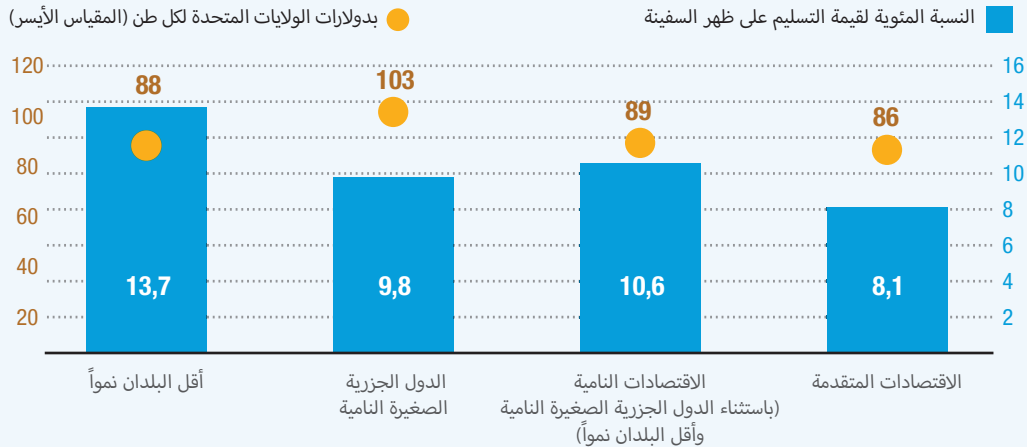
ملاحظات: التأثير المتوسط عبر الاقتصادات في المجموعة الاقتصادية المعنية.

فهم محددات تكاليف النقل البحري مهم للتخفيف من ارتفاع التكاليف

تُظهر بيانات الأونكتاد أن الاقتصادات المتقدمة سجلت في الفترة 2016-2021 أقل قدر من تكاليف النقل البحري، بنسبة 8,1 في المائة من قيمة التسليم على ظهر السفينة (تكلفة البضائع قبل تحميلها على متن السفينة). وفي المقابل، واجهت أقل البلدان نمواً أعلى متوسط للتكاليف، حيث بلغ 13,7 في المائة من قيمة التسليم على ظهر السفينة. وبلغت تكاليف النقل البحري في الاقتصادات النامية، باستثناء الدول الجزرية الصغيرة النامية وأقل البلدان نمواً، 10,6 في المائة، وشهدت تكاليف الدول الجزرية الصغيرة النامية تكاليف نسبتها 9,8 في المائة (الشكل 10). وإذا كان المستوى الأولي لتكاليف النقل في بلد ما يبلغ 10,6 في المائة من قيمة التسليم على ظهر السفينة (وهو الرقم النموذجي بين الاقتصادات النامية، باستثناء الدول الجزرية الصغيرة النامية وأقل البلدان نمواً)، فإن من شأن زيادة نسبة الاستثمار في البنية التحتية للنقل البحري إلى الصادرات من المئين الأدنى (0-20) إلى نطاق أعلى (60-80) أن تخفض تكاليف النقل بنسبة 1,2 نقطة مئوية. وقد تخفض تكاليف النقل بذلك من 10,6 في المائة من قيمة التسليم على ظهر السفينة إلى 9,4 في المائة. وبذلك قد تخفض تكاليف النقل من 10,6 في المائة من قيمة التسليم على ظهر السفينة إلى 9,4 في المائة.

الشكل 10

تكاليف النقل البحري المتوسطة للسلع المستوردة بحسب المجموعة الاقتصادية، 2016-2021:
أقل البلدان نمواً تتكبد أعلى التكاليف



المصدر: الأونكتاد والبنك الدولي. مجموعة بيانات التجارة والنقل.

ملاحظة: تُحسب تكاليف النقل (النسبة المئوية من قيمة التسليم على ظهر السفينة وبدولارات الولايات المتحدة لكل طن) بواسطة الخطوتين التاليتين: (أ) تُحسب تكاليف النقل لكل اقتصاد من اقتصادات المقصد في سنة محددة بالمتوسط المرجح عبر جميع السلع الأساسية وجميع الشركاء التجاريين (اقتصادات المنشأ)؛ (ب) تُجمع تكاليف النقل بأخذ التكاليف المتوسطة عبر جميع السنوات واقتصادات المقصد داخل المجموعات الاقتصادية المعنية.

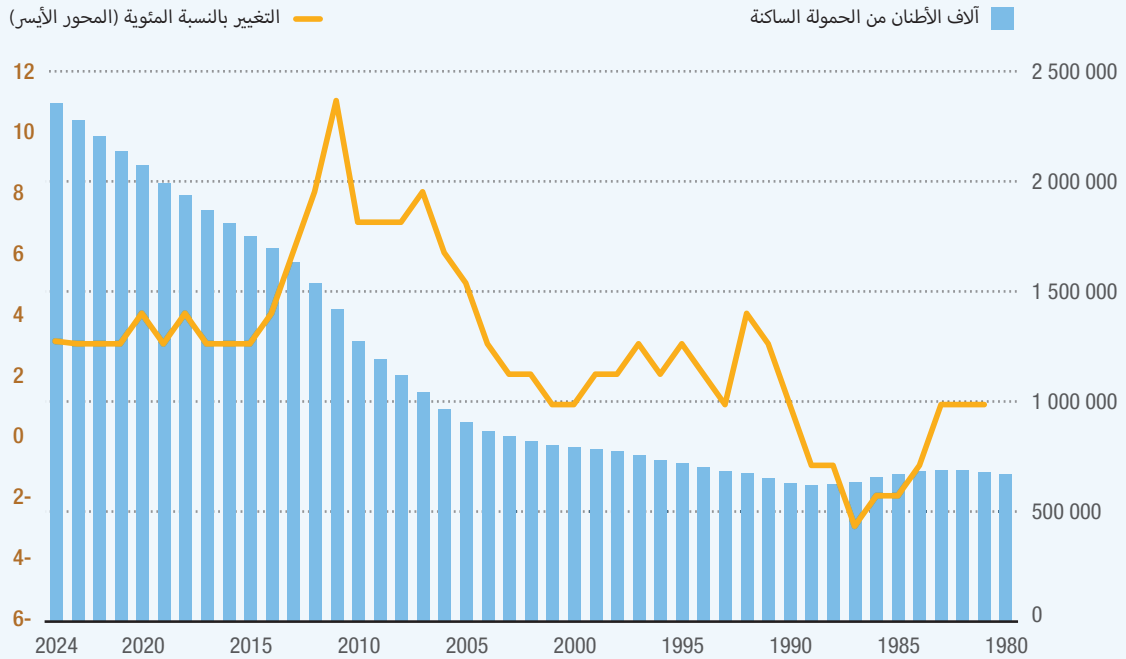
اتسع نطاق سعة أسطول الشحن بوتيرة أسرع من اتساع نطاق التجارة البحرية في عام 2023

نما الأسطول العالمي بنسبة 3,4 في المائة في عام 2023، أي أسرع من التجارة البحرية ولكن أدنى من متوسط نمو الأسطول في الفترة 2024-2025 (الشكل 11). وبلغت سعة الشحن الإجمالية 2,4 مليار طن، مدفوعة بنمو ناقلات الحاويات وناقلات الغاز الطبيعي المسال. ولا تزال ناقلات السوائب وناقلات الزيت تستحوذ على أكبر حصة من سعة أسطول الشحن العالمي.

وتسبب تغيير مسار السفن في زيادة المسافات المقطوعة والطلب على سعة السفن. وساعد ذلك على استيعاب سعة السفن الفائضة السائدة وتأجيل المخاوف المتعلقة بإدارة الطاقة المفرطة. ومع ذلك، فمن المرجح أن تعود مشاكل السعة الفائضة إلى الظهور من جديد ما أن يحدث تباطؤ في تغيير مسار السفن.

الشكل 11

الاتجاهات في النمو السنوي للأسطول العالمي: تستمر السعة في الازدياد في عامي 2023 و2024 ولكنها تظل دون المتوسط على الأمد البعيد



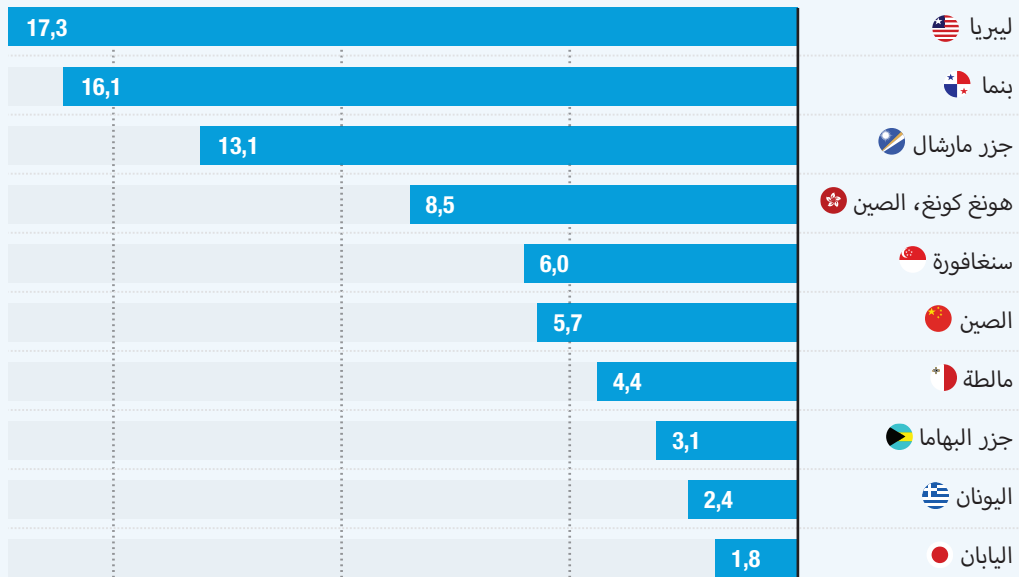
المصدر: حسابات الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مستمدة من Clarkson's Research Shipping Intelligence Network.

سعة الأسطول العالمي مملوكة في معظمها للاقتصادات المتقدمة ولكنها ترفع أعلام البلدان النامية بشكل رئيسي

في عام 2023، بلغت النسبة التي حققها أكبر 35 سجلاً لأعلام السفن 94 في المائة من الأسطول العالمي. وكان ثمانية عشر من السجلات الرائدة من الاقتصادات النامية، وشكلت 76 في المائة من سعة السفن. وتمثل أعلام التسجيل العشرة الأولى أكثر من 78 في المائة من السعة العالمية، وهي مضمنة في كل من السجلات المفتوحة (أي تلك التي تسمح بتسجيل السفن المملوكة للأجانب) والسجلات الوطنية (الشكل 12). وتتركز ملكية الأسطول العالمي في الاقتصادات المتقدمة، وإن كان بعض الاقتصادات النامية موجود أيضاً ضمن قائمة أكبر عشرة بلدان وأقاليم مالكة للسفن (الشكل 13).

الشكل 12

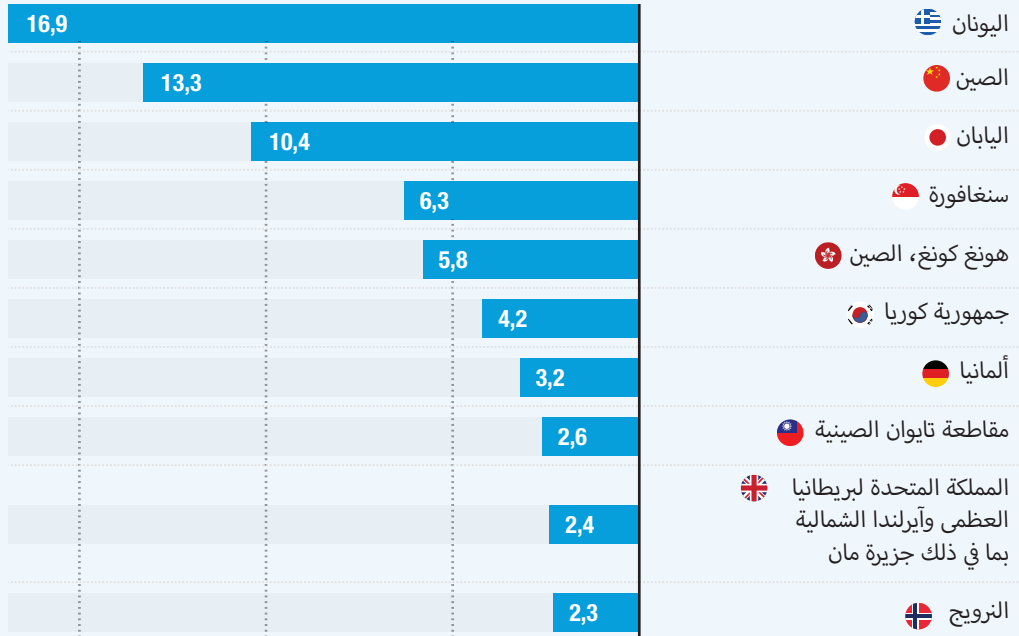
أكبر عشرة أعلام تسجيل، الحمولة الساكنة بالطن، الحصة من الإجمالي العالمي، حتى 1 كانون الثاني/يناير 2024
(بالنسبة المئوية)



المصدر: حسابات الأوكنتاد، استناداً إلى بيانات مقدمة من Clarksons Research Services.

الشكل 13

أكبر عشرة بلدان مالكة للسفن، الحمولة الساكنة بالطن، الحصة من الإجمالي العالمي، حتى 1 كانون الثاني/يناير 2024
(بالنسبة المئوية)



المصدر: حسابات الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مقدمة من Clarksons Research Services.

يتقدم الأسطول العالمي في العمر؛ وتشتد الأهداف البيئية صرامةً، ولكن التقدم نحو تجديد الأسطول لا يزال بطيئاً

بلغت الطلبات العالمية على السفن في بداية عام 2024 نسبة معتدلة قدرها 12 في المائة من سعة الأسطول النشط العالمي. وشكل الطلب على السفن التي تعمل بوقود مزدوج سمة رئيسية من سمات الطلبات، واستمر استخدام التكنولوجيات الموقرة للطاقة. وكان نحو 50 في المائة من الحمولة الإجمالية المطلوبة قادراً على استخدام الوقود البديل وأكثر من 14 في المائة جاهزاً لاستخدام الوقود البديل.

ويؤدي استمرار حالة انعدام اليقين بشأن أنواع الوقود والتكنولوجيا المستخدمة في المستقبل، والمعوقات التي تواجهها قدرة أحواض بناء السفن العالمية، وارتفاع تكاليف البناء، وانخفاض مستويات نشاط تخريد السفن وزيادة الطلب على تعديل المسافات، إلى تأخير قرارات ملاك السفن فيما يتعلق بتجديد الأسطول. وفي عام 2023 والنصف الأول من عام 2024، ظل نشاط تخريد السفن منخفضاً، حيث كانت أسعار الشحن مرتفعة وأُتيحت فرص عمل جديدة للسفن القديمة نشأت عن تغيير مسار السفن.

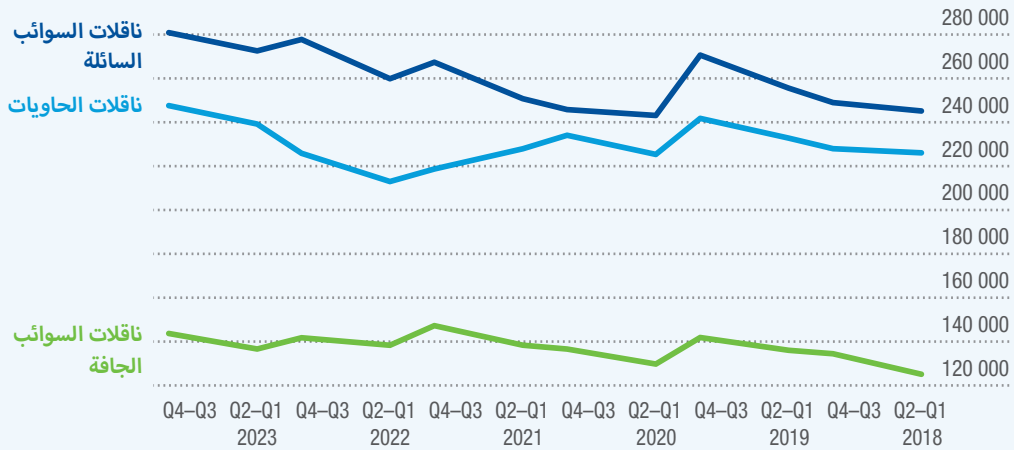
والاتجاهات في القدرة العالمية على بناء السفن تؤثر أيضاً على أنماط تجديد الأسطول. وقدرة أحواض بناء السفن العالمية مختلة في الوقت الراهن، حيث إن بعض الأحواض تشهد فائضاً في الحجز وبعضها الآخر غير مستغل بالقدر الكافي. وفي عام 2023، واصلت جمهورية كوريا والصين واليابان الهيمنة على سوق بناء السفن واستحوذت على نحو 95 في المائة من الإنتاج العالمي. وفي عام 2023، سلمت الصين للمرة الأولى أكثر من 50 في المائة من الحمولة التي بُنيت.

رسو الحاويات والناقلات في الموانئ العالمية بلغ مستويات قياسية في عام 2023

في عام 2023 وأوائل عام 2024، زادت حالات الرسو في الموانئ ونشاط مناولة البضائع، وتحسن الارتباط بخطوط الشحن البحري. وانتعش رسو ناقلات الحاويات في الموانئ وبلغ مستويات قياسية في عام 2023، بعد أن كان قد انخفض في عام 2021 وفي النصف الأول من عام 2022. وزاد الرسو في الموانئ إلى نحو 250 000 حالة خلال النصف الثاني من عام 2023 (الشكل 14). كما زاد رسو الناقلات، في حين أن زيارات ناقلات الشحنات السائبة الجافة للموانئ ظلت ثابتة.

الشكل 14

رسو السفن كل نصف عام، المجموع العالمي



المصدر: حسابات الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مقدمة من MarineTraffic.

ملاحظة: سفن تبلغ حمولتها 1 000 طن فأكثر.

الاختصارات: Q = الفصل.



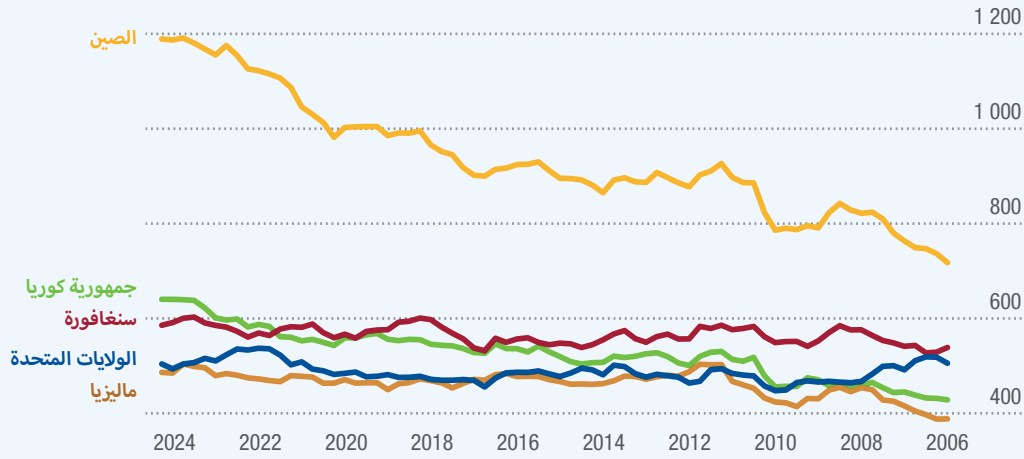
البلدان الآسيوية هي الأفضل ارتباطاً بخطوط الملاحة؛ وفييت نام هي صاحبة أكبر زيادة طويلة الأجل في الارتباط بخطوط الملاحة على المدى البعيد

في الربع الثاني من عام 2024، واصلت بلدان آسيا الظهور بين أفضل 10 بلدان في مجال الارتباط بخطوط الملاحة على مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة، حيث احتلت الصين المرتبة الأولى، تليها جمهورية كوريا وسنغافورة (الشكل 15). وجاءت الولايات المتحدة في المرتبة الرابعة، بينما كانت أكثر الدول الأوروبية ارتباطاً هي إسبانيا والمملكة المتحدة ومملكة هولندا. ولوحظت أعلى الزيادات بين أكبر عشرة اقتصادات في فييت نام (ثلاثة أضعاف تقريباً) والصين (66 في المائة) وجمهورية كوريا (50 في المائة). وفي جميع الحالات الثلاث، كان التحسن في الترتيب يرجع إلى الزيادات في أحجام السفن، والسعة التي نُشرت، وعدد مقدمي الخدمات، وحالات الرسو الأسبوعية.

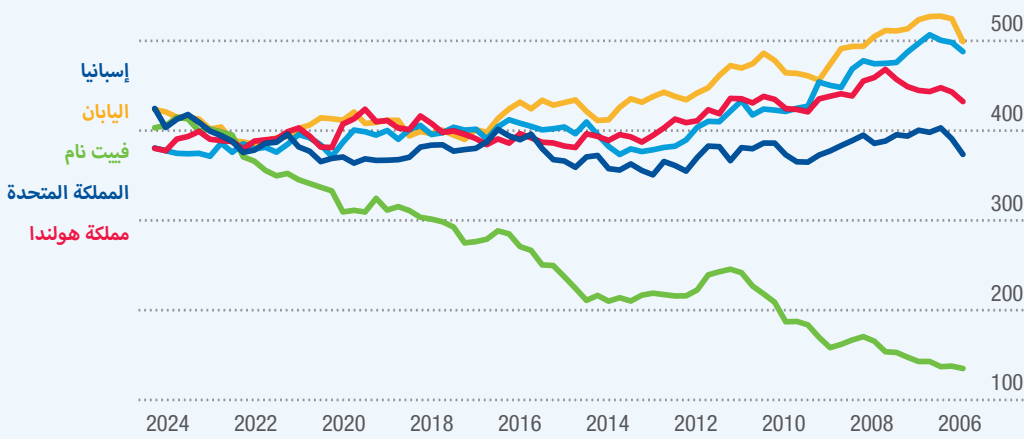
الشكل 15

أكبر 10 اقتصادات في مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة

أكبر 5 اقتصادات



أكبر 6-10 اقتصادات



المصدر: حسابات الأوكنتاد، استناداً إلى بيانات مقدمة من MDS Transmodal.

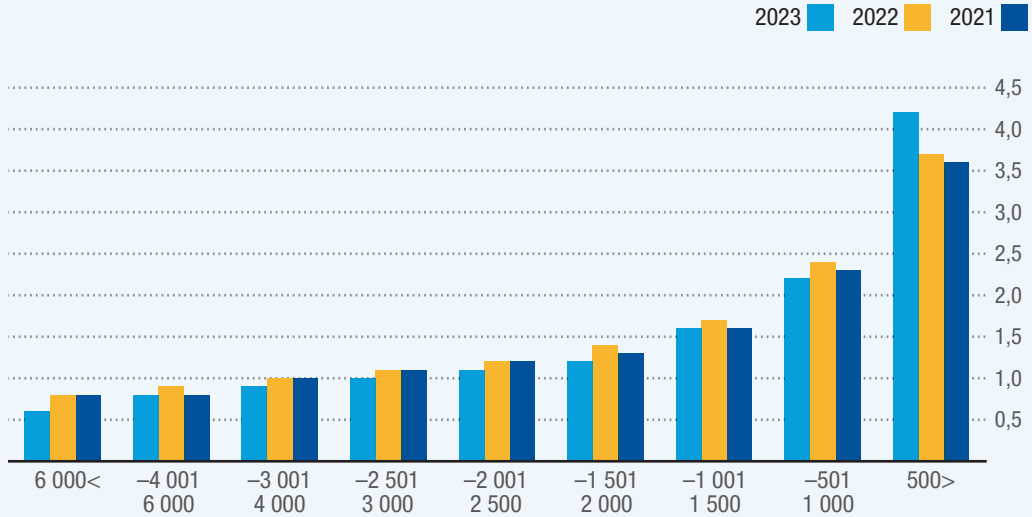
ملاحظة: حُدّ المؤشر عند 100 لمتوسط قيمة ارتباط البلد بخطوط الملاحة في الفصل الأول من عام 2023.

أما متوسط الارتباط في الدول الجزرية الصغيرة النامية، باستثناء تلك التي تقدم وظائف الموانئ الرئيسية، مثل الجمهورية الدومينيكية وجامايكا وسنغافورة وموريشيوس، فهو أدنى من متوسط الارتباط بخطوط الملاحة في بقية دول العالم (الدول غير الجزرية الصغيرة النامية وجامايكا والجمهورية الدومينيكية وسنغافورة وموريشيوس) بمقدار يزيد على 10 أضعاف. وخلال السنوات العشر الماضية، انخفض متوسط مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة للدول الجزرية الصغيرة النامية (باستثناء جامايكا والجمهورية الدومينيكية وسنغافورة وموريشيوس) بنسبة 9 في المائة، وارتفع متوسط مؤشر بقية دول العالم (الدول غير الجزرية الصغيرة النامية وجامايكا والجمهورية الدومينيكية وسنغافورة وموريشيوس) بنسبة 7 في المائة.

وتُنقل الحاويات بسرعة أكبر على متن السفن الأكبر، ولا سيما أن الموانئ الأكبر حجماً غالباً ما تتولى أنشطة المسافنة وتستخدم العمليات التي تجري بواسطة الرافعات المتوازية والتشغيل الآلي (الشكل 16).

الشكل 16

متوسط الوقت المستغرق لنقل حاوية عند كل رسو في الميناء حسب حجم الرسو،
أكبر 25 اقتصاداً



المصدر: حسابات الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مقدمة من S and P Global Port Performance Programme.
ملاحظة: توضح فئات من أحجام الرسو استناداً إلى العدد الإجمالي للحاويات المنقولة خلال السور في الميناء، بغض النظر عن حجم الحاوية، تتراوح بين <500 نقلة (الفئة الأولى) و>6 000 نقلة (الفئة الأخيرة).

المؤشرات الرئيسية ضرورية لرصد أداء الموانئ وقياسه والإبلاغ عنه

في عام 2023، راجع برنامج التدريب وتنمية الموارد البشرية في ميدان التجارة الخارجية مجموعة من المؤشرات والمقاييس المستخدمة لتقييم أداء الموانئ في جميع أنحاء العالم، مضيفاً ثلاث فئات جديدة تتعلق بالحوكمة والمرونة والاستدامة البيئية. وتظهر مؤشرات أداء الموانئ المختارة في الفترة 2016-2023 عبر جميع الأعضاء في سجل أداء الموانئ في الشكل 17. وفيما يتعلق بالمكون المالي، على سبيل المثال، أظهرت بعض الموانئ نمواً غير متوقع، وإن احتفظت بهوامش تشغيل ثابتة. وفي عام 2023، بلغت الإيرادات قبل الفوائد والضريبة والاستهلاك كنسبة من مجموع الإيرادات 51 في المائة، مع عائد متوسط لكل طن بلغ 4,4 دولارات. وظلت رسوم الموانئ (الدخل من الشحنات والسفن المتأتى من رسوم البنية التحتية) ضمن نطاق متسق، حيث بلغت نسبتها 45 في المائة من مجموع الدخل، مقارنة بنسبة 44 في المائة في عام 2022.

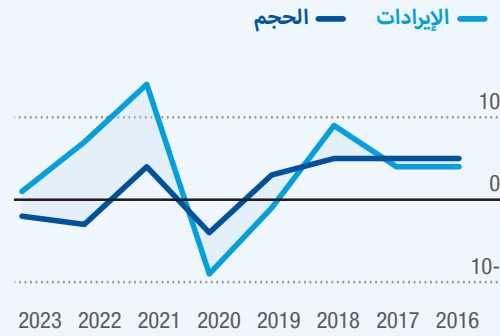
الشكل 17

مؤشرات مختارة لأداء الموانئ في بطاقة أداء الموانئ، القيمة المتوسطة عبر جميع
الكيانات المبلغة

EBITDA as proportion of revenue
(Percentage)



Volume and revenue
(Percentage change, median)



Port dues as proportion of revenue
(Percentage)



Gross revenue per ton
(United States dollars)



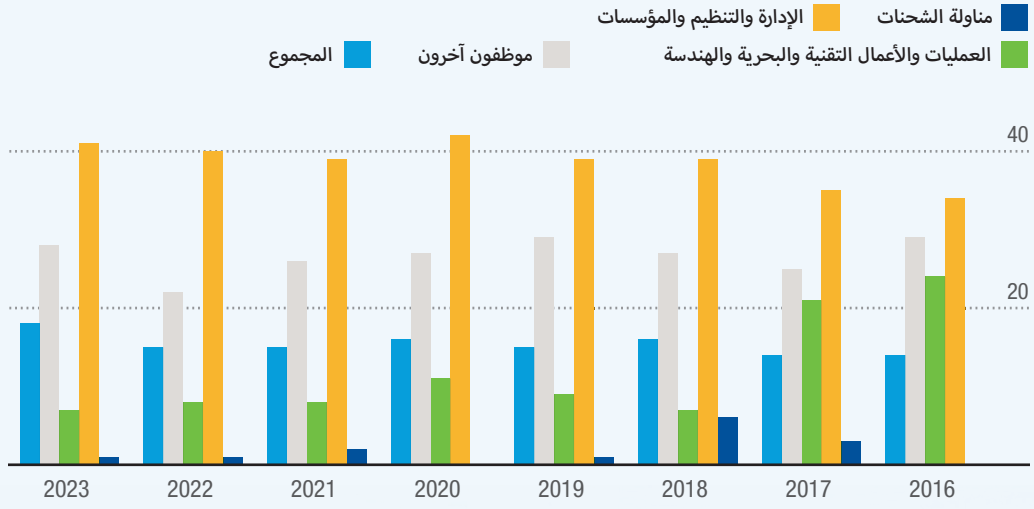
المصدر: حسابات الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مقدمة من الكيانات المبلغة لسجل أداء الموانئ.
ملاحظة: حُسبت قيم الحجم والإيرادات بوصفها النسبة المئوية المتوسطة للتغير من سنة إلى أخرى عبر جميع الموانئ، للحد من الخطأ
الناجم عن توافر البيانات من كيانات الموانئ المبلغة. ولُخصت البيانات دون تطبيق أي منهجيات لمعالجة البيانات الناقصة.

ثمة حاجة إلى بذل المزيد من الجهود لتحقيق المساواة بين الجنسين في قطاع الموانئ

في عام 2023، بلغ متوسط حصة النساء العاملات في الموانئ 18 في المائة (الشكل 18). وفي الوظائف الإدارية والتنظيمية، بلغت الحصة 41 في المائة. ولا يزال العديد من فئات الوظائف يتطلب تحسين الاستراتيجيات لجذب المزيد من النساء إلى الاضطلاع بهذه الأدوار.

الشكل 18

مشاركة النساء في القوى العاملة في الموانئ، المتوسط في جميع الموانئ



المصدر: حسابات الأوكناد، استناداً إلى بيانات مقدمة من الكيانات المبلغة لسجل أداء الموانئ.
ملاحظة: لخصت البيانات دون تطبيق أي منهجية لمعالجة البيانات الناقصة.





يمكن أن يؤدي تيسير التجارة إلى تحسين الارتباط بخطوط الملاحة بين الموانئ الداخلية

يمكن أن يؤدي تيسير التجارة وحركة النقل العابر إلى تحسين الارتباط بخطوط الملاحة فيما بين الموانئ الداخلية، وأداء الموانئ البحرية. ويمكن تحقيق أوجه الكفاءة من خلال تطبيق تدابير تيسير التجارة والنقل، مثل تلك المبينة في اتفاق منظمة التجارة العالمية المتعلق بتيسير التجارة.

ويمكن أن تتضمن التحسينات تبسيط عمليات الامتثال للجمارك والتجارة. وتشمل هذه التحسينات التشغيل الآلي لإجراءات الامتثال للجمارك والتجارة (من خلال المنافذ الموحدة مثلاً)، وتنفيذ برنامج المشغل المعتمد، وضمان كفاءة نظم المرور العابر، وخفض زمن تخليص البضائع، وتعزيز التنسيق بين القطاعين العام والخاص، وتعزيز التعاون الإقليمي.

يجب الاستفادة من حلول النقل المختلط الوسائط لتحقيق كفاءة الموانئ الداخلية

يؤدي دمج وسائط النقل المختلفة إلى التمكين من تحقيق السلاسة في حركة البضائع. فاستخدام الحاويات يجعل النقل المتعدد الوسائط أكثر سلاسة ويحد من الازدحام في الموانئ ويخفض مهل النقل. بيد أن الوقت الطويل الذي يستغرقه تناوب الحاويات الفارغة يظل مثيراً للقلق، لأنه يعطل العمليات ويرفع التكاليف.

ويمكن أن تساعد ممرات النقل في معالجة بعض هذه الشواغل لأنها تعزز ارتباط شبكات النقل بخطوط الملاحة وتدعم التكامل بين الأسواق وسلاسل الإمداد، مع التركيز بشكل عام على احتياجات البلدان غير الساحلية.

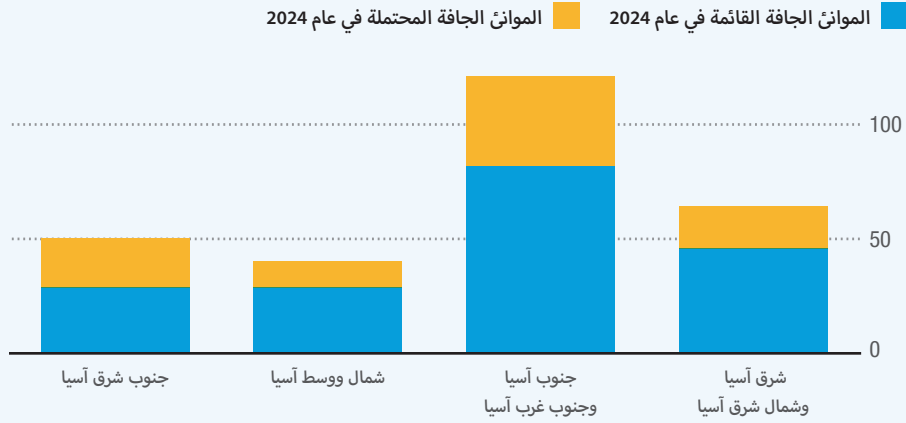




وتعمل الموانئ الجافة بوصفها خطوطاً فرعية داخلية للموانئ البحرية، حيث تقوم بمناولة البضائع والتخزين والتفتيش الرقابي بعيداً عن الموانئ البحرية. وهذه اللامركزية مفيدة للبلدان غير الساحلية. فعلى سبيل المثال، كانت شبكة الموانئ الجافة في الصين ومستودعات الحاويات الداخلية في الهند فعالة في تحسين التجارة (الشكل 19).

الشكل 19

عدد الموانئ الجافة في آسيا والمحيط الهادئ حسب المنطقة دون الإقليمية



المصدر: Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (ESCAP), 2022, Strengthening Port- Hinterland Sustainable Transport Connectivity for Landlocked Developing Countries of the ESCAP Region (Bangkok).

وللاستثمار في البنية التحتية لمرات النقل والمرافق مثل الموانئ الجافة ومستودعات الحاويات الداخلية وشبكات النقل الداخلي أهمية بالغة. ويمكن أن تساعد الشراكات بين القطاعين العام والخاص في ضمان تطوير بنية تحتية عالية الجودة، وجلب الاستثمارات الخاصة، والاستفادة من الخبرات، وسد الثغرات في البنى التحتية. بيد أن مشاركة القطاع الخاص تجلب تحديات للجهات التنظيمية التي يتعين عليها ضمان وجود أسواق تنافسية.

ومن المهم أيضاً الحد من هياكل السوق التي تعيق الارتباط بخطوط الملاحة بين المناطق الداخلية، مثل نظم حجز الشحنات لشركات النقل بالشاحنات والقيود الكمية ومخططات أسعار النقل الداخلي.

يتعين النظر في آثار المخاطر المتعلقة بالمناخ والطقس على القانون البحري التجاري

تُظهر الإسقاطات المعدة مؤخراً أن من المرجح أن تزداد الظواهر الجوية القصوى في ظل تغير المناخ. وهذه المخاطر وغيرها، كالأمواج الممتدة والتغيرات في طاقة الأمواج واتجاهها وتضخمها، تشكل مخاطر متزايدة على سلامة عمليات الموانئ والسفن.

وقد تؤدي المخاطر والتأثيرات المتزايدة المتعلقة بالمناخ والطقس إلى زيادة حالات فقدان البضائع و/أو تلفها، وزيادة المخاطر التي ينطوي عليها شحن البضائع على متن السفن، والتحديات البالغة التي تواجهها سلامة عمليات الرسو والتحميل والتفريغ، إلى جانب تزايد مخاطر التأخير والاضطراب والحوادث البحرية والتلوث البيئي والجنوح والانسكاب النفطي، مع ما يترتب على ذلك من آثار محتملة في جميع الحالات على الالتزامات التعاقدية والمسؤولية والتعويضات والمنازعات ذات الصلة.

وقد تسبب تأثيرات تغير المناخ أيضاً مخاطر تجارية ضخمة يتعين أن تتحملها الأطراف التجارية. وليست المخاطر ذات الصلة جديدة بطبيعتها، ولكنها تكتسي أهمية أكبر إذا كان من المحتمل أن تتحقق على نطاق أوسع أو بمزيد من التواتر. ومع تزايد المخاطر المتعلقة بالمناخ والطقس، قد لا يصبح توزيع المخاطر التجارية المعدة بين الأطراف بموجب مجموعة من العقود التي تعمل بالتوازي (بما في ذلك نقل البضائع بحراً بموجب عقود الاستئجار أو بواليص الشحن، والبيع الدولي للبضائع بشروط الشحن) مناسباً وقد يحتاج إلى تعديل.

وللتخفيف من التعرض لخسائر تجارية كبيرة محتملة بسبب الضرر والتأخير والاضطرابات المرتبطة بالمناخ والطقس، ولتجنب النزاعات والدعاوى القضائية التي تستغرق وقتاً طويلاً والمكلفة، يُنصح الأطراف التجاريون بمراجعة العقود وتعديلها. وينبغي أن ينظروا، حسب الاقتضاء، في إدراج بنود يضعها متخصصون، وتصاغ بعناية لاستيعاب المخاطر المقبلة، وتنص على توزيع المخاطر التجارية توزيعاً متوازناً ومناسباً في ضوء الظروف المتغيرة. ويمكن للمنظمات الصناعية أن تضطلع بدور مهم في هذا السياق عن طريق وضع بنود نموذجية موحدة مناسبة لإدراجها في العقود التجارية؛ وينبغي أن يشارك جميع أصحاب المصلحة المتأثرين في هذه العملية، بحيث تؤخذ جميع المصالح المشروعة ذات الصلة في الاعتبار على النحو المناسب.

وبالإضافة إلى ذلك، وفي ضوء الأفاق البعيدة لتخطيط البنية التحتية وعمرها الافتراضي الطويل، وتفاقم إسقاطات المناخ وتكلفة التقاعس عن العمل، ينبغي أن تكون إجراءات التكيف الفعالة والمتخذة في الوقت المناسب عن طريق الموانئ أولوية ملحة للحكومات، وكذلك للكيانات العامة والخاصة التي لديها مصلحة في النقل الدولي والتجارة الدولية. وفي هذا السياق، يمكن أن يكون لتمويل إجراءات التكيف وبناء قدرات الموانئ في البلدان النامية على نحو محدد الأهداف، فضلاً عن فعالية الإجراءات في مجال السياسات، دور مهم في تعزيز قدرة الموانئ على التكيف مع المناخ وضمان هذه القدرة والحد من المخاطر ذات الصلة بعمليات الموانئ والسفن والخسائر المرتبطة بها والتخفيف من حدتها.

الظواهر الجوية القصوى التي تشكل خطراً على السفن في الموانئ تزايداً احتمالات تكرارها أو اشتدادها بسبب تغير المناخ مقارنة بما كانت عليه من قبل

يجب مكافحة التسجيل الاحتيالي والسجلات الاحتيالية للسفن

يشكل التسجيل الاحتيالي للسفن مشكلة عالمية كبيرة تؤثر على السلامة البحرية والأمن ومكافحة التلوث ورفاه الملاحين وحوكمة المحيطات. وقد اكتسبت هذه القضية أهمية بالغة نظراً لتزايد الحوادث وظهور "الأسطول الخفي" الذي يشارك في عمليات سرية لتجنب العقوبات وتكاليف التأمين المرتفعة. وتعمل المنظمة البحرية الدولية على معالجة هذه المشكلة، وقد حثت الدول الأعضاء وأصحاب المصلحة على تعزيز الإجراءات الرامية إلى منع العمليات غير القانونية في القطاع البحري.

وتركز اللجنة القانونية التابعة للمنظمة البحرية الدولية منذ عام 2018 على مكافحة تسجيل السفن الاحتيالي والسجلات الاحتيالية، بسبل منها إنشاء وحدة مكرسة في النظام العالمي المتكامل للمعلومات عن النقل البحري من أجل إدارة معلومات السجلات والإعلان عنها. وفي عام 2024، نظرت اللجنة القانونية التابعة للمنظمة البحرية الدولية في التقرير النهائي لفريق الدراسة المعني بالتسجيل الاحتيالي والسجلات الاحتيالية للسفن الذي أعدته الجامعة البحرية العالمية والأونكتاد والمعهد الدولي للقانون البحري التابع للمنظمة البحرية الدولية.

وسلط فريق الدراسة الضوء في هذا التقرير على عدم وجود إطار قانوني دولي مكرس لمعالجة مسألة تسجيل السفن الاحتيالي أو تنظيم عملية تسجيل السفن نفسها، وشدد الفريق على ضرورة إقدام دول العلم على كفالة الامتثال للمعايير الدولية وعلى دور هيئات دول الميناء في تحديد التسجيلات الاحتيالية. وقدم الفريق عدداً من التوصيات بشأن مجالات منها زيادة الشفافية في سجلات مالكي السفن واستخدام التكنولوجيا للكشف عن الاحتيال، فضلاً عن فرض عقوبات أكثر صرامة لردع الممارسات الاحتيالية. وبالإضافة إلى ذلك، سلط فريق الدراسة الضوء على الحاجة إلى التعاون الدولي وإجراء تحديثات منتظمة للوائح التنظيمية وإشراك أصحاب المصلحة من القطاعين العام والخاص. وأوصى الفريق بإعداد مبادئ توجيهية أو أفضل الممارسات لتسجيل السفن، مما قد يؤدي إلى إبرام معاهدة في هذا الشأن.

ووافقت اللجنة القانونية التابعة للمنظمة البحرية الدولية على إيلاء المزيد من الاهتمام لعدة توصيات، من بينها تعزيز الأدوات الحالية مثل المراقبة من قبل دولة الميناء والسجل الموجز المتواصل، وتحسين الاتصالات المتصلة بحالات التسجيل الاحتيالي، وإعداد إجراءات موحدة، وتعزيز عمليات التفتيش. ولاحظت اللجنة الحاجة إلى بناء القدرات وحملات التوعية وتيسير الحصول على المعلومات في النظام العالمي المتكامل للمعلومات عن النقل البحري. واتفقت اللجنة على إعداد مبادئ توجيهية أو أفضل الممارسات لتسجيل السفن، ومعالجة القضايا المتعلقة بالسلامة والأمن والحماية البيئية ورفاه الملاحين. وسيركز فريق المراسلة الذي ترأسه المملكة المتحدة على هذا العمل، أخذاً في الاعتبار، من بين قضايا أخرى، التطورات الحديثة في صناعة النقل البحري والحاجة إلى إقامة "صلة حقيقية بين الدولة والسفينة"، كما هو مطلوب بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

▼
ممارسات التسجيل
الاحتيالي لا تكتفي
بتعريض السلامة
البحرية والأمن
البحري والبيئة
البحرية للخطر
فحسب، وإنما
تهدد أيضاً سلامة
الملاحين

توصيات تتعلق بالسياسة العامة

أكدت الاضطرابات الشديدة والمتكررة التي حدثت في عامي 2023 و2024 دور شبكات النقل البحري التي تسير عملها تسييراً جيداً في مجال التجارة العالمية. وفي الوقت نفسه، لا تزال أسعار الشحن المتذبذبة وحالات التأخير والازدحام والجهود الجارية بذلها لخفض انبعاثات الكربون من عمليات الشحن والتوترات الجغرافية السياسية والتحولت في السياسات التجارية تحدد التوقعات في مجال النقل البحري والتجارة.

ويجب أن يوازن النقل البحري والموانئ والروابط الداخلية بين الشواغل القصيرة الأجل والتطلعات الطويلة الأجل عن طريق تعزيز النقل والخدمات اللوجستية المستدامة والمرنة لتحقيق سلاسل إمداد عالمية يمكن مواصلة استخدامها في المستقبل.

وتشمل الإجراءات ذات الصلة في هذا الشأن ما يلي:

1- بناء المرونة لمعالجة نقاط الاختناق واضطرابات سلسلة الإمداد

إعداد استراتيجيات تكيف لإدارة المخاطر وتعزيز التأهب للاضطرابات الناجمة عن العوامل الجغرافية السياسية وتغير المناخ، والتخفيف من حدتها. ورصد تغيرات السوق، والتخطيط للطوارئ، وإجراء تقييمات للمخاطر، واعتماد تدابير استباقية. وإيلاء اهتمام خاص للتخفيف من المخاطر المتعلقة بالمناخ والطقس التي تؤثر على البنية التحتية والعمليات والعقود البحرية والحيوية.

2- رصد الأسواق ومراقبة التكاليف

رصد الاتجاهات وتحليل البيانات بغرض توقع تأثير الاضطرابات على خدمات الشحن وأسعار الشحن والحد من هذا التأثير. ويكتسي فهم تأثير الارتفاعات الحادة في أسعار الشحن الناجمة عن الاضطرابات على تكاليف النقل والمستهلكين أهمية بالغة، حيث تبين أن ارتفاع التكاليف الشديد يؤدي إلى ارتفاع أسعار الاستهلاك وتقويض النمو الاقتصادي. ورصد التكاليف وتطورات السوق وتقييم الآثار ذات الصلة على الاقتصادات الضعيفة مثل الدول الجزرية الصغيرة النامية وأقل البلدان نمواً.

3- تعزيز التجديد النشط للأسطول وتخضيره

تعزيز اليقين التنظيمي وتوفير أطر سياسية داعمة لتسريع الانتقال إلى تكنولوجيات الشحن البحري المنخفضة الكربون وذات الكفاءة في استخدام الطاقة. والتصدي للمعوقات في بناء السفن وتخريدها عن طريق الاستثمار في البنية التحتية والخدمات والتكنولوجيا والقوى العاملة وتعزيز الشراكات بين الحكومات وشركات بناء السفن ومالكي السفن والموردين والمقرضين. وتعزيز الاستثمارات الخضراء وتمويل البحوث تحقيقاً لممارسات الشحن البحري المستدام والممارسات التجارية البحرية المستدامة.

4- الاستثمار في البنية التحتية للموانئ وفي أداء الموانئ

زيادة الاستثمارات في البنية التحتية للموانئ من أجل الحد من الازدحام وتعزيز الاستدامة والمرونة، بما في ذلك القدرة على التكيف مع تغير المناخ، وتعزيز الكفاءة، والاستفادة من الرقمنة والتشغيل الآلي بغية تبسيط العمليات

وتحسين مناولة البضائع. وتشجيع الشراكات بين القطاعين العام والخاص لسد الفجوات في البنية التحتية. ورصد أداء الموانئ عن طريق تكييف المؤشرات الموصى بها عالمياً للموانئ، مع الحفاظ على قابلية المقارنة الدولية.

5- تعزيز الارتباط بخطوط الملاحة بين الموانئ والمناطق الداخلية

تبسيط العمليات الجمركية وتعزيز الارتباط بخطوط الملاحة بين المناطق الداخلية عن طريق تحسين الرقمنة، ومنصات أصحاب المصلحة، وأسواق النقل البري التنافسية، وممرات النقل والعبور، والموانئ الجافة، وتعزيز التجارة وتيسير النقل، لدعم روابط النقل المختلط الوسائط.

6- مكافحة التسجيل الاحتيالي للسفن

تعزيز التعاون الدولي وإعداد مبادئ توجيهية قوية لمنع الممارسات الاحتياطية في تسجيل السفن ومكافحتها، بسبل منها تعزيز عمليات التحقق وتبادل المعلومات عن السجلات. وتشجيع الدول الأعضاء في الأمم المتحدة على المشاركة بنشاط في الأعمال ذات الصلة التي تُنفذ تحت رعاية اللجنة القانونية التابعة للمنظمة البحرية الدولية، واتخاذ التدابير اللازمة، فردياً وجماعياً، بالتعاون مع جميع أصحاب المصلحة المعنيين، للتشجيع على اتخاذ إجراءات الفعالة لمنع التسجيل الاحتيالي والسجلات الاحتياطية وغيرهما من الأعمال الاحتياطية في القطاع البحري وقمعهما (يوصل الأونكتاد تقديم ما يتصل بذلك من مشورة وتوجيه ودعم حكومي دولي للمساعدة في هذه العملية).

7- تقييم ما يترتب على تزايد المخاطر المناخية من آثار في العقود التجارية البحرية ومعالجة هذه الآثار

ضمان فهم ما يترتب على التأثيرات الناجمة عن تغير المناخ من آثار واسعة النطاق تتعلق بالقانون التجاري في عمليات الموانئ والشحن البحري، ومعالجتها بأسلوب أفضل وبطريقة فعالة للحد إلى أقصى درجة من الخسائر ذات الصلة، وتجنب النزاعات القانونية المكلفة والحفاظ على تدفق التجارة العالمية. واتخاذ تدابير في هذا الصدد (من قبل الأطراف التجارية والروابط الصناعية ومقرري السياسات) تشمل إعداد أحكام تعاقدية متوازنة على نحو مناسب لتوزيع المخاطر التعاقدية، وتعزيز التقييمات الفعالة للمخاطر المناخية التي تتعرض لها الموانئ. وضمان تقديم ما يتصل بذلك من مشورة وتدريب وبناء القدرات، مما يكتسي أهمية بالغة لصغار التجار في البلدان النامية (الأونكتاد على استعداد لتقديم المساعدة التقنية والتوجيه في هذا السياق).

8- تقديم المساعدة التقنية والدعم التقني إلى الدول الجزرية الصغيرة النامية وأقل البلدان نمواً

تقديم المساعدة التقنية والدعم التقني، بما في ذلك المعونة المالية والضمانات، لمساعدة الدول الجزرية الصغيرة النامية وأقل البلدان نمواً على التخفيف من حدة الصدمات اللوجستية العالمية ودعم خفض انبعاثات الكربون والانتقال الطاق في النقل البحري والموانئ (يتعاون الأونكتاد مع المنظمة البحرية الدولية في إجراء تقييم شامل لأثر سلة التدابير المرشحة لخفض غازات الدفيئة في الأجل المتوسط، بما في ذلك الآثار على الدول الجزرية الصغيرة النامية وأقل البلدان نمواً). وتركيز الجهود على المرونة، والتكيف، والاستدامة، والارتباط بخطوط الملاحة، وإمكانية الوصول، والطاقة، والأمن الغذائي، والرقمنة، والابتكار، والتمويل المستدام، وبناء القدرات، والشراكات، والشمولية، وفقاً للبيان الوزاري لتعزيز النقل والخدمات اللوجستية في الدول الجزرية الصغيرة النامية الذي اعتمدته منتدى سلاسل الإمداد العالمية الذي عقده الأونكتاد في عام 2024.



unctad.org

